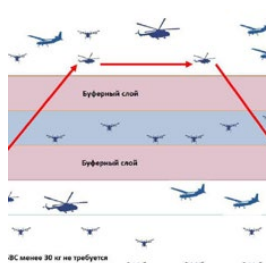




По данным Jefferies Research, запасы бизнес-джетов на вторичном рынке постепенно сокращаются, но все еще показывают рост на 7% в годовом исчислении. Ссылаясь на Amstat и собственные данные, Jefferies сообщила о 1158 бизнес-джетах, находящихся на вторичном рынке в этом месяце. Это скачок по сравнению с прошлым годом, но на 8% меньше, чем в декабре, и на 4% меньше по сравнению с последними шестью месяцами. Что касается новых самолетов (возрастом менее семи лет), имеющиеся запасы увеличились на 12% в годовом исчислении, однако январский уровень запасов на 9% ниже, чем в декабре, и составляет 3,6% от эксплуатируемого парка. Подробнее в нашем материале.

Компания Textron Aviation сообщила о значительном снижении производственных показателей в четвертом квартале 2024 года: выручка упала до \$1,3 млрд, что на \$242 млн меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года, в основном из-за перебоев в работе на своих предприятиях в Уичито. Председатель правления и главный исполнительный директор Textron Inc. Скотт К. Доннелли признал проблемы прошлого года: «2024 год был непростым годом, связанным с забастовкой в авиационном подразделении и сложными рынками в нашем промышленном сегменте. Наш прогноз выручки и рентабельности на 2025 год отражает стабилизацию производственной линии и повышение производительности в Textron Aviation, рост нашего аэрокосмического бизнеса за счет разработки новых продуктов и улучшение структуры затрат в нашем промышленном сегменте».

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с начала этого года (с 1 по 20 января) количество рейсов бизнес-джетов во всем мире выросло на 3% по сравнению с прошлым годом, а активный парк воздушных судов увеличился на 1%. Третья неделя 2025 года (13-19 января) включала подготовку к инаугурации Трампа, в результате чего в Вашингтон прилетело большое количество бизнес-джетов, что стало одним из факторов роста трафика на 11% по сравнению с третьей неделей 2024 года.



Предсказуемый всплеск трафика в преддверии инаугурации Трампа

WINGX: Массовое прибытие бизнес-джетов на инаугурацию, по-видимому, подтверждает сильное ощущение в отрасли, что смена правительства США – это хорошая новость для бизнес-авиации

стр. 23

Генеральный директор Аерсар просит Airbus и Boeing не разрабатывать новые самолеты

Гендиректор крупнейшей лизинговой компании в мире Аерсар, Энгус Келли, предупредил авиакомпания, что они будут вынуждены сталкиваться с большими трудностями и выводить больше самолетов из эксплуатации из-за увеличивающихся потребностей в обслуживании современных самолетов

стр. 25

Правила движения для беспилотников вызвали большие споры среди специалистов

Предложение Росавиации установить для полетов беспилотников новый класс воздушного пространства вызвало бурные дискуссии в экспертном сообществе. Специалисты считают, что предложенный диапазон высот может парализовать и беспилотную, и пилотируемую авиацию

стр. 26

Каждый грузовой чартер похож на отдельный проект (продолжение)

Сегодня продолжим рассказ о компании Charter Green Light. Мы подробно расскажем о генеральном директоре Алексее Маляревиче и попытаемся спрогнозировать основные тренды развития сегмента

стр. 27

Вступили в силу новые процедуры въезда в Израиль для пассажиров бизнес-джетов

В начале года вступила в силу новая система электронного разрешения на въезд в Израиль (ETA-IL), одно из наиболее существенных изменений в политике въезда в страну. Новая политика распространяется на путешественников из всех безвизовых стран, включая США и Великобританию, и требует от них получения разрешения как минимум за 72 часа до предполагаемой даты поездки.

Амнон Шмуэли, глава пограничного контроля Израиля, отметил, что оператор воздушного судна несет ответственность за проверку того, чтобы все пассажиры получили форму ETA-IL и разрешение на поездку. Шмуэли добавил, что пассажирам, которые не получают разрешение ETA-IL перед поездкой, может быть отказано во въезде в страну.

К числу лиц, освобожденных от процедуры ETA-IL,

относятся граждане Израиля, лица с израильскими идентификационными номерами или действующие владельцы виз. По данным Universal Weather and Aviation, «изменения в законодательстве отражают неизменную приверженность Израиля повышению безопасности и эффективности своих систем авиаперевозок».

Компания также опубликовала обновленный список аэропортов, одобренных для полетов за пределы Израиля с просьбой совершить посадку в Израиле или пролететь над израильской РПИ. К числу аэропортов, разрешенных только для полетов авиации общего назначения, относятся международный аэропорт Марка (OJAM) в Иордании, аэропорты Аль-Батин (OMAD) и Дубай Аль-Мактум (OMDW) в ОАЭ, а также аэропорт Фарнборо (EGLF) в Великобритании.



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



PlaneSense и Jetfly создают доленое партнерство

Долевые операторы PlaneSense и Jetfly объединили усилия для расширения своего присутствия и предложения услуг как в Америке, так и в Европе. В рамках партнерства владельцы долей в самолетах PlaneSense и Jetfly с 1 апреля смогут использовать свои летные часы в любой из программ. Вместе компании имеют в своих флотах почти 100 турбовинтовых однодвигательных самолетов Pilatus PC-12 и бизнес-джетов PC-24.

Компания PlaneSense, базирующаяся в Портсмуте, штат Нью-Гэмпшир, работает уже 30 лет и располагает парком из 46 самолетов PC-12 и 16 PC-24, которые летают по всей территории США, Канады, Бермудских островов, Багамских островов, Карибского бассейна, Центральной Америки и Мексики. Долевая программа обеспечивает гарантированный доступ без каких-либо ограничений по срокам.

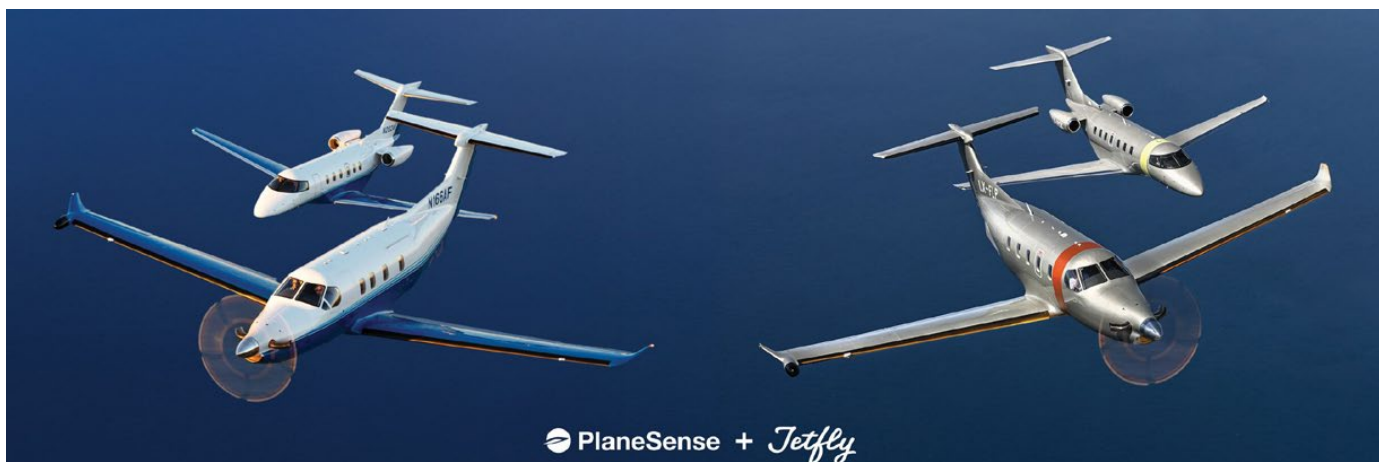
Люксембургская компания Jetfly эксплуатирует по всей Европе 26 PC-12 и 13 PC-24, также предлагая круглогодичную гарантированную доступность.

В компании работают 500 человек, в том числе 250 пилотов, и 400 владельцев воздушных судов участвуют в программе долевого участия.

Несмотря на расширение предложения, бронирование рейсов и выставление счетов останутся в рамках соответствующих программ.

«Это сотрудничество представляет собой колоссальную добавленную стоимость для наших клиентов», - сказал президент и генеральный директор PlaneSense Джордж Антониадис. «За эти годы мы хорошо узнали Jetfly и разделяем те же ценности в отношении безопасности, сервиса и технического обслуживания самолетов».

Генеральный директор Jetfly Седрик Лескоп добавил: «Вместе мы не только усиливаем наше предложение, но и опираемся на общую приверженность совершенству. Это партнерство знаменует начало новой главы в исключительном опыте, который мы стремимся предложить нашим владельцам».



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

Рост вторичного рынка демонстрирует признаки замедления

По данным Jefferies Research, запасы бизнес-джетов на вторичном рынке постепенно сокращаются, но все еще показывают рост на 7% в годовом исчислении. Ссылаясь на Amstat и собственные данные, Jefferies сообщила о 1158 бизнес-джетах, находящихся на вторичном рынке в этом месяце. Это скачок по сравнению с прошлым годом, но на 8% меньше, чем в декабре, и на 4% меньше по сравнению с последними шестью месяцами.



Что касается новых самолетов (возрастом менее семи лет), имеющиеся запасы увеличились на 12% в годовом исчислении, однако январский уровень запасов на 9% ниже, чем в декабре, и составляет 3,6% от эксплуатируемого парка.

Запасы средних джетов выросли на 15%, за ними следуют легкие самолеты (+9%). Однако количество тяжелых бизнес-джетов снизилось на 3%. Между тем, цены были стабильными по сравнению с декабрем, но снизились на 9% в годовом исчислении.

Запасы самолетов Bombardier сократились на один процентный пункт в годовом исчислении, до 70 джетов, при этом доступность Challenger снизилась на 53%, но Global выросла на 10%, а Learjet – на 29%. Количество Cessna Citation выросло на 9% в годовом исчислении, до 118 самолетов, в основном за счет увеличения на 13 легких джетов CJ/CJ2+.

Запасы Gulfstream выросли на 10% в годовом исчислении, до 88 самолетов, при этом на рынке появилось дополнительно 10 G650, и общее число таких самолетов достигло 24. Большая часть из них, 17 джетов, – вариант с увеличенной дальностью полета. Это связано с тем, что парк самолетов G700, находящихся в эксплуатации, продолжает расти: по подсчетам Jefferies, в настоящее время эксплуатируется 31 самолет.

В этом месяце на продажу выставлено всего 20 самолетов Dassault Falcon, но это все равно на 25% больше, чем в предыдущем году. Доступные запасы бизнес-джетов Embraer выросли на 62% в годовом исчислении, до 42 единиц, и на рынке появилось больше Legacy 600/650.

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

NetJets увеличивает закупки SAF

В 2024 году NetJets закупила около 19,4 млн галлонов экологически чистого авиационного топлива (SAF). Президент компании Патрик Галлахер написал в социальной сети: «NetJets продолжает уделять приоритетное внимание инвестициям в SAF, которое сокращает выбросы CO₂ до 80%. В 2024 году мы примерно удвоили объем закупок SAF по сравнению с предыдущим годом, и никто в отрасли не закупает больше SAF, чем мы».

В 2020 году NetJets стала первым заказчиком программы SAF от Singature. В то время крупнейший в мире оператор бизнес-авиации обязался закупить до трех млн галлонов SAF.

Подразделение Berkshire Hathaway также инвестировало в отработанное топливо. Сделка, заключенная в 2021 году, предусматривала закупку как

минимум 100 млн галлонов SAF от WasteFuel в течение 10 лет. WasteFuel перерабатывает муниципальные и сельскохозяйственные отходы в низкоуглеродистое топливо.

В конце 2024 года NetJets установила своего рода рекорд, получив 50-й новый самолет с начала года. Речь идет о Citation Latitude, а суммарная стоимость всех новых машин составила \$1,3 млрд.

В ежемесячном обновлении своего парка NetJets сообщила, что у нее 226 суперсредних бизнес-джетов Textron. Вторым по численности стал Embraer Phenom 300 (144 самолета). По данным компании, более 40% ее парка составляют воздушные суда моложе пяти лет. В настоящее время у NetJets более 10200 долевых владельцев и клиентов карточных программ в США и более 2200 клиентов в Европе.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

G550 – из бизнес-джета в медицинский самолет

Компания VIP Completions, предоставляющая услуги по переоборудованию воздушных судов, объявила о своем последнем проекте – переоборудовании Gulfstream G550 из бизнес-джета в санитарный самолет для медицинской эвакуации (MEDEVAC).

После завершения работ самолет сразу же поступил в эксплуатацию и начал выполнять миссии по спасению жизней. G550 эксплуатируется компанией Hatzolah Air, некоммерческой организацией, предоставляющей услуги воздушного транспорта скорой медицинской помощи, в штате которой работают более 360 бортовых врачей-добровольцев, парамедиков, санитаров скорой помощи, диспетчеров и менеджеров по работе с пациентами.

Авиакомпания Hatzolah Air полностью финансируется частными донорами, и услуги предоставляются пациентам и их семьям совершенно бесплатно. Авиакомпания Hatzolah Air со штаб-квартирой в международном аэропорту округа Салливан (MSV)

в Бетеле, штат Нью-Йорк, располагает парком из четырех самолетов и нескольких вертолетов.

Основным элементом переоборудования стала модульная система жизнеобеспечения и установка носилок Spectrum Aeromed. В самолете расположены три основные каюты: зона жизнеобеспечения, камбуз и гостиная, а также два туалета: для экипажа в носовой части и в кормовой части. Вместимость самолета составляет до 12 медицинских работников/пассажиров в конфигурации с одними носилками и до восьми человек при транспортировке двух пациентов.

Основные моменты, связанные с улучшением дизайна:

- Специально разработанные сиденья в салоне, обитые высококачественной кожей Garrett
- Шерстяное ковровое покрытие RedRock по всему салону
- Индивидуальные акцентные панели Tapis



Jetport Interiors

Решения, создающие стиль

jetport-interiors.tech

AstonJet Malta начинает полеты с Bombardier Global 7500

Мальтийский оператор AstonJet Malta приступил к эксплуатации первого бизнес-джета Bombardier Global 7500. Воздушное судно 9H-MAX было выпущено в 2023 году и ранее эксплуатировалось британской Catreus, где было единственным самолетом в парке. Джет, способный вместить до 18 пассажиров, получил мальтийскую регистрацию в конце 2024 года и выполнял рейсы между островом Гернси и Мальта Интернэшнл.

Сейчас в парке компании AstonJet Malta 16-летний Falcon 7X, первый самолет компании, зарегистрированный на Мальте, и зарегистрированный во Франции Citation Mustang, которые эксплуатируются под кодом AstonJet Malta «AJD». Французский дочерний оператор AstonJet эксплуатирует пять Citation Mustang и два Citation Latitude.

В декабре 2024 года Bombardier сообщила о постав-

ке 200-го бизнес-джета Global 7500. С максимальной скоростью 0,925 Маха и дальностью полета 7700 морских миль (14260 км) Global 7500 позволяет пассажирам достигать более важных пунктов назначения. С момента ввода в эксплуатацию в декабре 2018 года бизнес-джет Global 7500 доказал, что является самым высокопроизводительным деловым самолетом, демонстрируя готовность флота к вылету более 99,8%.

Global 7500 также установил больше рекордов скорости, чем любой другой самолет в своем классе, недавно выполнив более 75 рекордных скоростных рейсов на ряде ключевых маршрутов. Эти достижения основываются на более ранних рекордах, включая перелет протяженностью 8225 морских миль в октябре 2019 года из Сиднея, Австралия, в Детройт, штат Мичиган, — самый продолжительный перелет в деловой авиации.



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ ДЛЯ БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка
срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту

Gulfstream объявляет о назначении нового руководства для контроля цепочки поставок и поддержки клиентов

Дерек Циммерман назначен старшим вице-президентом Gulfstream Aerospace по корпоративной цепочке поставок. В новой должности Циммерман будет руководить стратегическим надзором за закупками, управлением запасами, логистикой, складированием, ремонтом, дистрибуцией и поставками запасных частей. В связи с этим назначением Лор Иззард был назначен старшим вице-президентом по работе с клиентами Gulfstream.

Циммерман присоединился к Gulfstream в 2011

году в качестве вице-президента по вспомогательным материалам. В 2014 году он был назначен вице-президентом по поддержке клиентов Gulfstream, а в 2015 году – президентом по поддержке клиентов.

Лор Иззард будет отвечать за поддержку продаж, работу сервисных центров, государственные программы и поддержку на местах. Иззард присоединился к Gulfstream в 1999 году в качестве системного инженера и совсем недавно занимал должность вице-президента по технической поддержке на местах.



DEREK ZIMMERMAN

Senior Vice President, Enterprise Supply Chain



LOR IZZARD

Senior Vice President, Gulfstream Customer Support



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Flexjet Helicopter получила Wingman

Flexjet вновь получила сертификат WYVERN Wingman после успешного аудита своего вертолетного подразделения, проведенного в ноябре 2024 года.

Стандарт WYVERN Wingman, первый стандарт аудита чартерных перевозок в авиационной отрасли, является эталоном безопасности, который позволяет заказчикам чартеров сопоставить ожидаемые результаты с признанными лучшими отраслевыми практиками эксплуатации, прежде чем заказывать чартерные авиаперевозки.

Эли Флинт, президент вертолетного подразделения Flexjet, сказал: «В Flexjet безопасность является главным приоритетом, и решение WYVERN сертифицировать наши вертолетные операции еще раз это подтверждает. И как лидер в области безопасности в отрасли частной авиации мы с гордостью представляем сертификат WYVERN в штаб-квартире нашей вертолетной компании в Стратфорде, штат Коннектикут».

Оценка WYVERN Wingman включает в себя анализ операционной деятельности, изучение эксплуатационной истории компании и записей о безопасности полетов, системы управления безопасностью полетов (SMS), программы внутренней оценки, административных структур, технической документации, записей пилотов и воздушных судов, требований к обучению и операциям технического обслуживания, включая обучение и опыт технического персонала.

Sun Air Jets пополнила чартерный флот новым King Air 360ER

Американский оператор Sun Air Jets объявил о пополнении своего чартерного флота новым турбовинтовым самолетом King Air 360ER 2024 года выпуска. Этот современный самолет устанавливает новый стандарт производительности для рейсов малой и средней дальности, подчеркивая стремление компании предоставлять своим клиентам исключительные впечатления от путешествий.

По словам компании, King Air 360ER – идеальное сочетание роскоши и технологий, разработанное для обеспечения как элегантности, так и выдающихся характеристик. Благодаря передовым возможностям, современным удобствам и универсальному дизайну он предлагает безупречный опыт путешествия, который удовлетворит потребности даже самых взыскательных пассажиров.

King Air 360ER имеет просторный, хорошо оборудованный салон, в котором с комфортом могут разместиться до восьми пассажиров. Он оснащен бесплатным Wi-Fi, что позволяет путешественникам оставаться на связи. Салон оснащен мягкими кожаными сиденьями, элегантной мебелью и технологией шумоподавления.

Оснащенный двигателями Pratt & Whitney PT6A-60A, King Air 360ER обеспечивает хорошую скорость и топливную экономичность с дальностью полета 1800 морских миль. Это делает его идеальным выбором как для быстрых региональных рейсов, так и для более длительных перелетов. Кроме того, способность самолета приземляться в небольших аэропортах и на коротких взлетно-посадочных полосах обеспечивает большую гибкость и удобство для путешественников.



Omni получает Airbus H175

Компания Omni Helicopters International (ОНИ) получил новый вертолет Airbus H175, который теперь входит в ее парк морских перевозок в Латинской Америке. H175, предоставленный в аренду компанией GD Helicopter Finance (GDHF), укрепляет позиции ОНИ как крупнейшего в регионе провайдера решений по обеспечению воздушной мобильности и доставки грузов. H175 позволит ОНИ получить доступ к 100% морских установок Бразилии.

Дункан Мур, исполнительный директор ОНИ Group, отметил, что GDHF рада предоставить Omni в аренду этот высокотехнологичный, экономичный, многоцелевой суперсредний вертолет. «Это четвертый вертолет, который GDHF передала Omni в лизинг, что еще больше укрепляет партнерские отношения между двумя компаниями. H175 пополнит уже существующий парк вертолетов и внесет свой вклад в достижение цели ОНИ по постоянному повышению качества обслуживания и устойчивости морских операций».

«H175 сочетает в себе гибкость, производительность и экономичность. Компания Omni довольна ее эксплуатационными характеристиками», - добавляет Мур. «Это одновременно потенциальный преемник нашего существующего парка большегрузных вертолетов и ключевой фактор в нашем стремлении повысить экологичность».

Airbus H175 предназначен для полетов на большие расстояния и различных операций, включая смену экипажа на море, обеспечение правопорядка и поисково-спасательные работы, - резюмируют в компании.

Турецкий бизнес-оператор Setair ввел в эксплуатацию Falcon 6X

Турецкий бизнес-оператор Setair ввел в эксплуатацию первый в стране Dassault Falcon 6X. Самолет прибыл в стамбульский аэропорт им. Ататюрка на прошлой неделе и уже выполнил несколько рейсов. Falcon 6X пополнил существующий парк самолетов, состоящий из двух 14-местных Falcon 8X, восьмиместной Cessna 208B и двух девятиместных вертолетов AW139.

Setair специализируется на коммерческих услугах воздушного такси и техническом обслуживании воздушных судов, являясь подразделением Koç Holding, одного из крупнейших конгломератов Турции.

Проект двухдвигательного бизнес-джета с дальностью полета 5500 морских миль был запущен в феврале 2018 года, его выкатка из цеха сборки состоя-

лась в декабре 2020 года, а первый полет – в марте 2021 года. Максимальная дальность полета 6X, перевозящего восемь пассажиров и трех членов экипажа, при крейсерской скорости 0,80 Маха составляет 5500 морских миль, а при 0,85 Маха – 5100 морских миль. Максимальная скорость составляет 0,90 Маха, а максимальная высота – 51000 футов.

С салоном высотой 78 дюймов (1,98 м) и шириной 102 дюйма (2,6 м), Falcon 6X имеет самые большие размеры в поперечном сечении среди специально построенных бизнес-джетов. В салоне могут разместиться до 16 пассажиров в трех зонах. По сравнению с более ранними Falcon, проход между креслами в 6X стал шире на пять дюймов. Багаж размещается в отсеке объемом 155 куб. футов в герметичном контуре, и еще есть одно негерметичное отделение объемом 76 куб. футов.



Германия планирует запустить тестовые маршруты летающих такси с 2026 года

В декабре министр транспорта Германии Фолькер Виссинг подтвердил свою точку зрения, что беспилотники и воздушные такси «произведут революцию в воздушной мобильности», сообщает eVTOL Insights. Его министерство представило новую стратегию Advanced Air Mobility (AAM), которая включает в себя тестовые маршруты для воздушных такси с 2026 года.

Федеральное министерство цифровых технологий и транспорта Германии (BMDV) стремится сделать страну ведущим европейским регионом по разработке и эксплуатации дронов и eVTOL, опубликовав график для AAM, который служит руководством для операторов. Он будет реализован в четыре этапа до 2032 года.

Первые тестовые маршруты должны быть созданы к 2026 году, а затем, два года спустя, последует обозначение географически ограниченных зон AAM. К 2030 году эти регионы будут расширены для включения регионального транспорта, и, наконец, общенациональные операции запланированы к 2032 году.

Стратегия также предусматривает создание вертипортов наряду с программой квалификации пилотов, уточнение аспектов безопасности и правовую базу. Планируются также новые концепции маршрутов.

Министерство Германии планирует продвигать инновации в секторе AAM, чтобы укрепить страну как центр технологий. Это включает поддержку исследовательских проектов и тесное сотрудни-

чество с промышленностью и исследовательскими институтами.

В частности, в этом году министерство намерено создать реальные лаборатории AAM, посвященные таким темам, как безопасная интеграция eVTOL и беспилотных летательных аппаратов в существующие транспортные инфраструктуры, создание инфраструктуры, необходимой для эксплуатации eVTOL, и разработка интегрированных систем безопасности.

BMDV также намерено уже в марте заключить контракт на исследовательский проект по разработке ключевых компонентов для строительства вертипортов в немецких городах. «Цель – содействовать

созданию привлекательной инвестиционной среды для поддержки развития AAM в Германии. Это включает в себя стимулы для компаний и инвесторов, а также предоставление финансирования. Министерство даже намерено организовать конференцию инвесторов AAM».

Этот энтузиазм Министерства транспорта Германии вызывает недоумение, учитывая недавнее отсутствие интереса со стороны властей страны к финансовой поддержке двух ведущих компаний eVTOL, Volocopter и Lilium. Однако следует отметить, что Виссинг не виноват в том, что государственная гарантия для Lilium не была поддержана, так как отказ пришел из парламентского бюджетного комитета.



Ростех поставил российским авиакомпаниям 14 новых вертолетов

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех передал 14 новых Ми-8МТВ-1 российским авиакомпаниям. Техника изготовлена на Казанском вертолетном заводе по контракту с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) на 86 вертолетов типа Ми-8.

Десять «восьмерок» предназначены для «ЮТэйр-Вертолетные услуги». Машины будут перевозить пассажиров и грузы в интересах нефтегазовых компаний, выполнять санитарные задания и другие авиационные работы. Сегодня перевозчик обладает самым большим парком новейших Ми-

8МТВ-1 и Ми-8АМТ в России. Еще четыре вертолета пополняют парки авиакомпаний «Конверс Авиа», «Комиавиатранс», «ЛИДЕР» и «2-й Архангельский объединенный авиаотряд».

Всего в 2024 году холдинг «Вертолеты России» поставил ГТЛК 40 многоцелевых Ми-8МТВ-1. Новую технику также получили авиаперевозчики: «Авиация Колымы», «Вологодское авиапредприятие», «Витязь-Аэро», «Авиакомпания «Ельцовка», «ЧукотАВИА», «КрасАвиа», «Геликс Аэро», «Поляр Авиа», «Водолет», «НПК ПАНХ», «АК Баргузин».



«Вертолеты, изготовленные по контракту с ГТЛК, оснащены необходимым оборудованием для широкого круга авиационных задач. Отмечу, что предприятие в конце декабря завершило производственный план 2024 года и приступило к изготовлению вертолетной техники по дальнейшим контрактам. В 2025 году мы продолжаем выполнять обязательства по поставкам современных вертолетов региональным авиакомпаниям по контрактам ГТЛК и другим заказчикам», — сказал генеральный директор Казанского вертолетного завода Николай Яковлев.

Новые «восьмерки» могут оснащаться дополнительными топливными баками емкостью 915 литров. Это позволяет преодолевать большие расстояния без дозаправки — до 1050 км. Многоцелевые Ми-8МТВ-1 способны перевозить грузы массой до 4 тонн, машины также при необходимости оснащаются медицинскими модулями.

Вертолеты имеют высокие летно-технические и эксплуатационные характеристики. Конструкция и оборудование «восьмерок» позволяют эксплуатировать машины в экстремальных условиях, при автономном базировании на необорудованных площадках. Эти качества особенно востребованы в труднодоступных районах Арктики и Дальнего Востока.

В декабре два Ми-8МТВ-1 совершили рекордный перелет из Казани в Магадан. Вертолеты преодолели более 6000 км за четыре дня и подтвердили высокие характеристики и исключительную надежность.

FAA обновляет стандарты проектирования вертипортов для eVTOL

FAA обновило рекомендации по проектированию вертипортов, на которых смогут взлетать и приземляться воздушные суда eVTOL. Изменения в документе FAA отражают желание агентства гармонизировать рекомендации по вертипортам eVTOL с существующими стандартами проектирования вертодромов – решение, вызванное давлением отрасли, как признали представители FAA во время виртуального «Дня Отрасли» 14 января.

Спустя два года после того, как FAA выпустило первоначальное руководство по проектированию вертипортов в Engineering Brief (EB) No.105, агентство опубликовало в сентябре в Федеральном реестре пересмотренный проект, получивший название EB105A, и запросило отзывы от отрасли. Собрав более 500 публичных комментариев, FAA внесло

существенные изменения и 27 декабря тихо выпустило финальную версию онлайн.

В «День Отрасли» FAA пригласило своих экспертов по вертипортам, чтобы обсудить последние изменения в EB105A и ответить на вопросы общественности об обновленном руководстве. Во время мероприятия FAA также поделилось результатами серии эксплуатационных испытаний, которые агентство проводило в партнерстве с производителями eVTOL для сбора данных о характеристиках воздушных судов, относящихся к стандартам проектирования вертипортов.

Возможно, самым значительным изменением в

EB105A является классификация вертипортов как категории вертодромов. С этим изменением FAA переформулировало свое руководство по проектированию вертипортов как дополнение к существующим рекомендациям по проектированию вертодромов, которые агентство обновило в январе 2023 года, опубликовав Консультативный циркуляр 150/5390-2D. В этом документе не упоминались eVTOL или воздушные суда с механической подъемной силой, для которых FAA разрабатывало отдельные рекомендации по вертипортам.

Теперь агентство решило классифицировать вертипорты как «тип вертодрома, который мы оптимизируем для нужд воздушных судов с механической подъемной силой и вертолетов специального класса с тремя или более винтокрылыми двигателями», – пояснил Роберт Бэсси, инженер из отдела проектирования и строительства аэропортов FAA, подготовивший техническое задание. «Это различие важно, поскольку наше руководство по проектированию вертолетных площадок традиционно было написано для обслуживания нужд воздушных судов с одним, двумя или тандемными несущими винтами. Поэтому этот новый класс воздушных судов с тремя или более винтами требует, на своего рода всеобъемлющем философском уровне, другого типа инфраструктуры».

Например, вертипорты требуют инфраструктуры для зарядки и должны быть способны обрабатывать высокочастотные операции с коротким временем оборота между рейсами, объяснил он. Бэсси добавил, что реклассификация также помогает гармонизировать руководящие принципы FAA по вертипортам с формулировкой в специальном



федеральном авиационном регламенте для воздушных судов с механической подъемной силой, который агентство опубликовало в октябре.

«Мы ожидаем, что это позволит государственным и местным юрисдикциям использовать существующие требования к инфраструктуре с минимальными изменениями при проведении процессов зонирования и лицензирования для новых вертипортов», пояснил Уэйн Хейбек, заместитель помощника администратора FAA.

FAA намеревалось разработать и опубликовать консультативный циркуляр для вертипортов к концу 2025 года, как это было сделано для вертодромов через AC 150/5390-2D в 2023 году. Однако теперь агентство меняет этот план. Вместо этого оно намерено выпустить «Единый консультативный циркуляр по инфраструктуре вертикального взлета», который будет включать стандарты для проектирования как вертодромов, так и вертипортов, к 30 июня 2027 года.

Другие изменения в EВ105А касаются геометрии взлетно-посадочных площадок, включая руководство по освещению и маркерам. Теперь он определяет соответствующую геометрию посадочной площадки, принимая во внимание диаметр роторной системы eVTOL, а не весь размер корпуса воздушного судна. Это объясняет различия в конфигурациях между различными типами многороторных eVTOL и вертолетов. «В традиционном дизайне вертолетной площадки диаметр ротора обычно включает в себя нисходящий поток от несущего винта – то есть турбулентный воздух, соз-

даваемый лопастями винта. Он включает в себя пятно контакта шасси и другие части воздушного судна, которые могут соприкоснуться с землей или посадочной поверхностью, такие как хвостовые винты или полозья», - пояснил Бэсси. «Это руководство ... обеспечивает достаточно большой буфер для защиты от воздушного потока ротора, а также учитывает пятно контакта шасси и воздушного судна с землей».

Зона безопасности вокруг зоны взлета и посадки eVTOL «должна по-прежнему включать шасси или точки касания, нисходящий поток от роторов (но это будет отличаться от вертолетов из-за меньших размеров несущих винтов, распределенных вентиляторов или наклонных роторов), а также включать другие двигательные установки», - сказал Бэсси. «Эта всеобъемлющая зона безопасности имеет решающее значение для учета всех потенциальных опасностей во время взлета, посадки или наземных операций».

FAA также добавила в EВ105А руководство по зонам опасности нисходящего потока/сноса. Оно рекомендует вертипортам размещать знаки в зонах, где потоки, создаваемые воздушным судном, могут достигать или превышать скорость 34,5 миль в час – «штормовые» ветры, которые представляют опасность для людей, имущества и даже других воздушных судов.

Примечательно, что этот порог скорости далек от максимальных скоростей, зафиксированных FAA в своем [исследовании](#) потока и сноса от eVTOL, результаты которого были опубликованы 30 дека-

бря. В этом отчете отмечается максимальная скорость потока 100 миль в час на расстоянии 41 фута от зоны взлета и посадки. На расстоянии 100 футов сообщалось о ветре, превышающем 60 миль в час. Необходимы дополнительные исследования для лучшего понимания и прогнозирования эффектов потока от eVTOL, которые могут отличаться от эффектов традиционных вертолетов и других конвертопланов, согласно исследованию Управления гражданской авиации Великобритании.

В то время как несколько ведущих производителей eVTOL надеются сертифицировать и ввести в эксплуатацию свои воздушные суда в этом году, FAA все еще работает над сбором эксплуатационных данных, необходимых для разработки стандартов проектирования вертипортов на основе эксплуатационных характеристик, предусмотренных в прошлогоднем Законе FAA о повторной авторизации.

Чтобы оптимизировать усилия по сертификации, Управление аэропортов FAA и Служба сертификации воздушных судов FAA договорились о сотрудничестве в разработке стандартов точности посадки eVTOL, основанных на характеристиках, которые напрямую связаны с размером посадочных поверхностей в вертипортах. В течение следующих 12 месяцев Управление аэропортов проведет эксплуатационные испытания вертолетов, чтобы предоставить информацию для разработки этих стандартов, основанных на характеристиках, а производители eVTOL получат возможность продемонстрировать точность посадки, эквивалентную вертолетам, в рамках процесса сертификации типа FAA.

TSA завершает обновление безопасности операций Part 380

Национальная ассоциация воздушного транспорта США (NATA) уведомила своих членов о том, что Управление транспортной безопасности (TSA) обновило свои протоколы безопасности для чартерных рейсов DOT Part 380 (публичные чартеры).

Не раскрывая подробностей изменений (ассоциация отметила, что они классифицируются как «чувствительная информация по безопасности»), NATA заявила, что изучает обновления, чтобы убедиться, что ее члены четко их понимают. «Мы призываем FBO и аэропорты, которые поддерживают или предлагают услуги публичных чартеров, об-

суждать потенциальные операционные корректировки с оператором публичных чартеров», - заявила ассоциация.

Обновления находятся в разработке уже некоторое время. В июне прошлого года FAA заявила, что координирует работу с TSA по пересмотру требований к безопасности пассажиров при проверке на чартерных рейсах, а также других изменений в рамках Программы безопасности Twelve-Five Standard. Период комментариев по этим изменениям должен был закончиться в этом месяце.

Безопасность Part 380 оказалась под пристальным вниманием, поскольку некоторые авиакомпании и профсоюзы пилотов пытались устранить эксплуатационные различия между публичными чартерами и авиаперевозчиками Part 121 (регулярные авиаперевозки). (Публичные чартеры часто выполняют операторы Part 135, которые летают с экономическими полномочиями Part 380 Министерства транспорта США). Сторонники таких изменений утверждали о несправедливых экономических преимуществах и ссылались как на проблемы безопасности, так и на проблемы с надежностью.

В связи с этим FAA заявило, что оно изучает изменения в определениях Part 135, чтобы закрыть некоторые из этих пробелов, что может подтолкнуть некоторые публичные чартеры к подпаданию под действие Part 121. Однако в то же время агентство отметило свое сотрудничество в области безопасности публичных чартеров.

Несмотря на эту активность, в прошлом году группа законодателей в Палате представителей США внесла законопроект, призванный закрыть то, что они назвали «критическими лазейками в безопасности», стремясь потребовать от операторов Part 135, которые летают в соответствии с экономическими полномочиями DOT Part 380 на самолетах с девятью или более местами, соблюдения требований Программы стандартной безопасности операторов воздушных судов (AOSSP), которые в настоящее время применяются к регулярным перевозчикам и публичным чартерам с вместимостью 61 место или более. Этот законопроект был отклонен в последнем Конгрессе, но подчеркнул сохраняющийся интерес к этой сфере.



Jefferies: настроение брокеров бизнес-джетов стабильно

Согласно последнему полугодовому отчету Jefferies Equity Research, в течение последних шести месяцев настроение брокеров бизнес-джетов оставалось стабильным. Основываясь на ответах примерно 100 брокеров бизнес-джетов, индекс остался стабильным на уровне 5,9 по 10-балльной шкале, как и в июне, но снизился с рекордного уровня января 2022 года в 8,7.

Согласно опросу, брокеры чаще всего указывали в качестве драйвера роста вторичного рынка бизнес-джетов более длительные сроки поставки (22%), в то время как 18% указали на увеличение доступных запасов, а 13% – на новых участников рынка.

Среди других упомянутых факторов – опасения по поводу замедления экономического роста (9%) и снижение амортизационной премии (7%).

Между тем, отвечая на вопрос о самых серьезных рисках для продаж бизнес-джетов, 35% опрошенных указали на замедление экономического роста на ключевых рынках, 16% сослались на повышение ставок ФРС, а 14% выразили обеспокоенность по поводу сроков выполнения заказов в цепочке поставок.

Брокеры ожидают, что в этом году рынок вырастет в среднем на 3%, что на один пункт ниже, чем

в июньском исследовании. Jefferies оценивает рост на рынке новых джетов в 11%, поскольку проблемы с цепочками поставок уменьшатся, а Gulfstream и Dassault начнут выпускать свои новейшие модели. Также в прошлом году поставки сократились из-за забастовки в Textron Aviation.

Количество подержанных бизнес-джетов на рынке продолжает расти, достигнув 1263 единицы, что составляет 5,1% от активного парка в декабре. Это выше среднего показателя за последний год в 4,8% и среднего показателя за пять лет в 4,7%.

Компания Jefferies сообщила, что проведенный опрос показал, что отношение рынка к Gulfstream G400 остается неоднозначным, но к G700 оно более позитивное (72%), несмотря на задержки, которые, по словам аналитиков, связаны с графиком производства двигателей Rolls-Royce Pearl, остаточным влиянием задержек с сертификацией, временем на сертификацию интерьера по индивидуальному заказу и нехваткой технического персонала по поставке. Gulfstream остается самым востребованным производителем бизнес-джетов, за ним следует Cessna Citation.

Citation Longitude считается «способным», но с более высокой ценой и «узнаваемым брендом» в этом сегменте, в то время как Embraer Praetor считается технически сильным, но с проблемами в цепочке поставок и доступности услуг. Jefferies добавил, что Bombardier Challenger 350 остается популярным, но эта модель старше некоторых других среднеразмерных джетов, доступных на рынке подержанных самолетов.



Бум полетов бизнес-авиации в Саудовской Аравии

По данным Главного управления гражданской авиации (GACA), количество рейсов бизнес-джетов в Саудовской Аравии в прошлом году выросло на 24% по сравнению с 2023 годом. Регулятор сообщает, что в прошлом году было зафиксировано 23612 рейса частных самолетов, по сравнению с 19000 в 2023 году.

В международном аэропорту имени короля Абдулазиза в Джидде трафик бизнес-джетов увеличился на 30%, а в международном аэропорту имени короля Халида в Эр-Рияде и международном аэропорту имени короля Фахда в Даммаме – на 22% и 7% соответственно.

Мохаммед Альхурайси, исполнительный вице-президент GACA по стратегии и бизнесу, отметил, что процветающий сектор бизнес-джетов необходим для поддержки роскошного туризма и бизнеса в Саудовской Аравии. «Чтобы закрепить рекордный рост бизнес-джетов, достигнутый в 2024 году, реализуется беспрецедентная инвестиционная программа, призванная гарантировать, что Королевство предложит непревзойденную инфраструктуру и услуги деловой авиации. Дорожная карта авиации общего назначения Саудовской Аравии открывает отрасль деловой авиации Королевства для всего мира, предлагая глобальным инвесторам, операторам, производителям и поставщикам услуг в сфере деловой авиации шанс стать частью авиационного проекта стоимостью \$2 млрд».

Дорожная карта GACA в области авиации общего назначения была представлена на форуме Future Aviation Forum в мае 2024 года. Она включает в себя комплексную программу преобразований,

направленную на превращение авиации общего назначения к 2030 году в отрасль стоимостью \$2 млрд, обеспечивающую 35000 рабочих мест. Дорожная карта предусматривает согласование планирования инфраструктуры и нормативных актов по всему сектору, в результате чего будут построены шесть специализированных аэропортов бизнес-авиации и еще девять специализированных терминалов бизнес-авиации. Программа так-

же увеличит количество центров технического обслуживания бизнес-джетов.

В декабре 2024 года было подписано соглашение о том, что Jubail Airport станет одним из шести специализированных аэропортов авиации общего назначения в Королевстве, что расширит существующие операционные возможности сектора и услуги частной авиации.



Textron Aviation пострадала от забастовок – доходы в 4-м квартале резко упали

Компания Textron Aviation сообщила о значительном снижении производственных показателей в четвертом квартале 2024 года: выручка упала до \$1,3 млрд, что на \$242 млн меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года, в основном из-за перебоев в работе на своих предприятиях в Уичито.

Председатель правления и главный исполнительный директор Textron Inc. Скотт К. Доннелли признал проблемы прошлого года: «2024 год был непростым годом, связанным с забастовкой в авиационном подразделении и сложными рынками в нашем промышленном сегменте. Наш прогноз выручки и рентабельности на 2025 год отражает стабилизацию производственной линии и повышение производительности в Textron Aviation, рост нашего аэрокосмического бизнеса за счет разработки новых продуктов и улучшение структуры затрат в нашем промышленном сегменте».

Проблемы авиационного сегмента были вызва-

ны забастовкой Международной ассоциации машинистов и работников аэрокосмической отрасли в связи с истечением срока их трудового соглашения. Этот сбой серьезно повлиял как на производство самолетов, так и на обслуживание, в результате чего прибыль сегмента в четвертом квартале сократилась вдвое – до \$100 млн по сравнению с \$193 млн в четвертом квартале 2023 года.

Выпуск самолетов отражал операционные проблемы: поставки бизнес-джетов сократились до 32 самолетов, что является резким снижением по сравнению с 50-ю в том же квартале 2023 года и на девять меньше, чем в третьем квартале 2024 года. Поставки коммерческих турбовинтовых самолетов также сократились с 42 до 38 машин. Компания поставила всего на 13 самолетов больше по сравнению с третьим кварталом 2024 года. Сокращение объемов в сочетании с неэффективностью производства, затратами на простои оборудования и более высокими расходами, связанными с забастов-

ками, способствовали снижению маржи, при этом рентабельность авиационного сегмента снизилась до 7,8%.

Несмотря на эти трудности, авиационный сегмент продемонстрировал некоторую устойчивость в плане заказов. Портфель вырос на \$219 млн и достиг \$7,8 млрд к концу квартала. Однако аналитики отмечают, что этот показатель был завышен из-за меньшего количества поставок, а не из-за исключительного количества заказов.

Это также повлияло на финансовые показатели Textron в целом: общая выручка компании составила \$3,6 млрд, что на 7% меньше, чем в прошлом году. Тем не менее, компания сохранила высокий уровень генерирования денежных средств, сообщив о чистом денежном потоке от производственной группы в размере \$1 млрд.

Заглядывая в 2025 год, руководство Textron делает оптимистичные прогнозы, несмотря на неопределенность на рынке. По прогнозам компании, общая выручка достигнет \$14,7 млрд по сравнению с \$13,7 млрд в 2024 году.

По словам Роберта Сталларда из Vertical Research Partners, результаты Textron за четвертый квартал содержат значительный «шум» из-за забастовки, промышленных сборов и аномальной налоговой ставки. Теперь основное внимание руководства уделяется 2025 году и вопросам о потенциальных непредвиденных обстоятельствах, заложенных в прогноз, учитывая неопределенность на различных конечных рынках.



АСА призывает к бдительности в отношении незаконных чартерных рейсов

Ассоциация воздушных чартеров (АСА) в рамках ежегодного «Дня законных полетов» призвала отрасль сохранять бдительность в отношении рисков, связанных с незаконной чартерной деятельностью. 22 января также отмечалась шестая годовщина авиакатастрофы, в которой погибли профессиональный футболист Эмилиано Сала и пилот Дэвид Ибботсон во время перелета из Франции в Великобританию.

В заявлении, опубликованном на прошлой неделе, отраслевая группа, представляющая 430 членов по всему миру, подчеркнула, что незаконный чартерный рейс – это нелицензированная операция, когда операторы не имеют требуемого сертификата оператора или авиаперевозчика. «Они будут эксплуатировать частный самолет и принимать плату за полет, что незаконно», - сообщила АСА. «Операторы без этих лицензий не обязаны придерживаться строгих нормативных стандартов технического обслуживания, обучения экипажа и оперативного управления, которые обеспечивают высочайший уровень безопасности для путешественников».

Генеральный директор АСА Гленн Хогбен сообщил изданию AIN, что ассоциация стала получать больше сообщений о ситуациях, вызывающих подозрения, которые она передает национальным органам гражданской авиации (UK CAA) по мере необходимости. Сообщения можно направлять через веб-сайт ассоциации или напрямую регуляторам безопасности полетов в соответствующей стране.

FAA и UK CAA провели совместные проверки операторов воздушных судов и предприняли право-

вые действия в ряде случаев. Признавая, что у регулирующих органов может не быть достаточных ресурсов для полного контроля за незаконными чартерами, Хогбен сказал, что агентства продемонстрировали высокий уровень осведомленности и быстро реагируют на сообщения о возможных проблемах.

Для клиентов чартеров, не пользующихся услуга-

ми аккредитованного брокера, АСА рекомендует запросить сертификат эксплуатанта и убедиться, что конкретный самолет, предлагаемый для рейса, указан в этом документе. «Они также должны спросить о квалификации экипажа и его налете, а также проверить, есть ли у них лицензия на коммерческие полеты, и попросить показать страховой сертификат и документы о летной годности для каждого самолета», - сказал Хогбен.



ProAir добавил в свой чартерный парк Global 5500

Немецкий бизнес-оператор ProAir добавил в свой чартерный парк совершенно новый Bombardier Global 5500. Самолет D-ASHY был доставлен 8 января 2025 года прямым рейсом из Монреаля в Штутгарт и вскоре будет включен в сертификат эксплуатанта компании (АОС).

Парк ProAir Aviation в настоящее время состоит из 32 самолетов, в том числе Citation Jet 1, Citation Jet 1+, Citation Jet 2, Citation Jet 2+, Citation Jet 3+, Citation Jet 4, Citation Jet 4 Gen2, Citation M2, Global 5500, Embraer Phenom 100, Phenom 300/E, Beechcraft King Air B260 и Pilatus PC-12.

Компания ProAir Charter Transport GmbH была основана в 1996 году Томасом Году, Эльмаром Монреалем и Кимом Вичасом, которые и по сей день управляют своим предприятием. В 2007 году в группу ProAir вошла компания ProAir Aviation GmbH – сертифицированный авиаперевозчик с лицензией Федерального управления гражданской авиации Германии. Предоставляя самолеты для выполнения грузовых и пассажирских перевозок, в настоящее время группа ProAir работает по шести основным стратегическим направлениям: наряду с организацией бизнес-чартеров, групповых чартеров, грузоперевозок и логистики компания предоставляет услуги в сфере менеджмента и продаж, а также технического обслуживания воздушных судов.

Как отметили в компании, салон Global 5500 имеет три зоны с креслами Nuage, а дальность составляет 5900 морских миль. «Этот просторный и эффективный самолет является идеальным инструментом для бизнеса, с дальностью полета и доступом

к аэропортам, которые позволяют безопасно доставить наших клиентов туда, где они должны быть», – комментируют в компании.

Бизнес-джет оснащен двумя двигателями Rolls-Royce Pearl 15 с тягой 15125 фунтов. Благодаря специально разработанным двигателям, усовершенствованной конструкции крыла, а также избы-

точности и надежности встроенных систем, которыми славятся самолеты Bombardier Global, этот бизнес-джет обеспечивает превосходную безопасность для пассажиров. В любом полете, коротком или дальнем, усовершенствованная конструкция крыла самолета Global 5500 оптимизирует скорость, дальность полета и управление, обеспечивая исключительно плавный полет.



Подготовка AERO 2025 идет полным ходом

Европейская выставка AERO представляет весь спектр авиации общего назначения, от спортивных самолетов до бизнес-джетов. Такое сочетание различных областей авиации является уникальным для выставки и является одной из сильных сторон AERO.

Авиация общего назначения может оглянуться на успешный год и с оптимизмом вступить в новый. Потребность авиакомпаний и других эксплуатан-

тов воздушных судов по всему миру в молодых пилотах обеспечивает хорошую загрузку мощностей летных школ и высокий уровень заказов для производителей учебных самолетов. Частный спрос на одно- и двухдвигательные поршневые самолеты во всем мире также находится на хорошем уровне, несмотря на все кризисы. Таким образом, условия для успешного проведения AERO 2025 созданы.

Тобиас Бретцель, директор авиашоу, отметил, что



в восторге от развития авиации в целом, а также в отдельных областях. «В дополнение к нашим традиционным, лояльным экспонентам, которые уже много-много лет встречаются со своими клиентами и заинтересованными сторонами на выставке AERO, есть также много новых компаний, которых мы будем приветствовать на мероприятии 2025 года. Количество зарегистрированных участников выставки уже на 10% увеличилось по сравнению с прошлым годом. На выставке e-flight expo в павильоне A7 вновь будет представлен голландский павильон, а также впервые – китайский инновационный павильон. Оба мероприятия будут посвящены инновациям в области устойчивой авиации. Кроме того, на выставке будут представлены павильоны Чешской Республики и местных регионов Германии, таких как Бранденбург, Бавария, Баден-Вюртемберг и Бремен. Мы очень рады видеть так много павильонов, которые присоединятся к нам на выставке AERO 2025 – это действительно подчеркивает важность выставки в различных областях».

Обмен мнениями между различными отраслями авиации, а также с властями и организациями, особенно на международном уровне, является еще одной сильной стороной выставки. Многие технологические новшества, такие как стеклянные кабины пилотов, винглеты или использование композитных материалов в силовых конструкциях самолетов, были впервые внедрены легкой авиации и, как только преимущества этих инноваций стали очевидны, были также интегрированы в коммерческие самолеты. Авиация общего назначения – это инновационный инкубатор для других областей авиации.

Отрасль сверхлегких самолетов вновь представит себя на выставке AERO 2025 как особенно инновационную и предлагающую широкий ассортимент продукции. Повышение предельного веса до 600 килограммов два года назад в Германии позволило разработать и производить еще более инновационные самолеты, которые будут представлены на выставке AERO 2025.

Посетители, желающие узнать, каким будет будущее авиации, могут ознакомиться на выставке AERO с новаторскими разработками, такими как двигатели на водородных топливных элементах, электрические воздушные суда, инновационная авионика и новые, более легкие материалы. Раздел AERO Sustainable Aviation Trail вновь познакомит посетителей с компаниями, которые особенно активно занимаются темой устойчивой авиации на протяжении всего мероприятия.

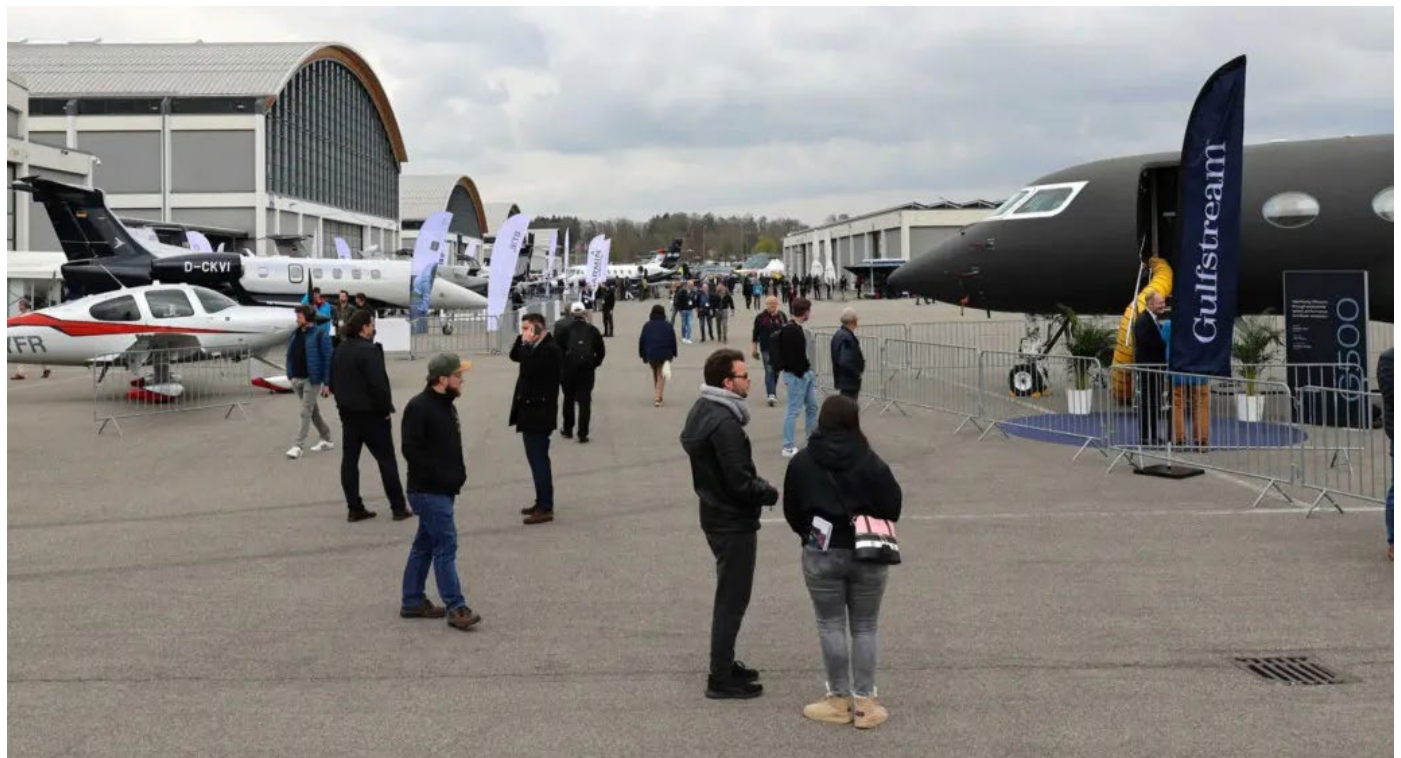
Конференции, которые в рамках AERO 2025 вновь будут включать более 200 отдельных тем, начиная от саммита по водородным элементам и заканчивая серией тренингов в Академии авиации общего назначения и презентациями продукции, будут способствовать этому обмену мнениями на международном уровне в отдельных областях авиации и будут с благодарностью приняты заинтересованными сторонами.

На выставке AERO 2025 будет представлена расширенная выставочная зона для деловой авиации, не забывая при этом о традиционных представителях авиации общего назначения, таких как производители самолетов с поршневыми двигателями, планеров, гирокоптеров и других. Экспоненты из

сектора деловой авиации найдут оптимальные условия для презентации своих продуктов и услуг в залах A2 и A3, а также в впечатляющем павильоне деловой авиации, который впервые будет установлен на статической экспозиции.

Раздел беспилотных летательных аппаратов AERODrones, которая ранее проводилась в павильоне A2, в 2025 году впервые пройдет в павильоне B4. Это приближает ее к вертолетному павильону B5, что важно для операторов беспилотных летательных аппаратов. Тем не менее, он будет проходить в течение трех дней с 9 по 11 апреля.

В вертолетном ангаре различные производители вертолетов, такие как Airbus, Bell и Leonardo, а также дистрибьюторы, операторы и поставщики представят себя и свои инновации. Совместно с Немецкой вертолетной ассоциацией будет проведена специальная четырехдневная конференция, посвященная вертолетной технике. Авиационная отрасль предлагает отличные возможности для карьерного роста во многих областях. Специалисты по пилотированию, инженеры, квалифицированные рабочие и разработчики программного обеспечения стремятся формировать будущее отрасли.



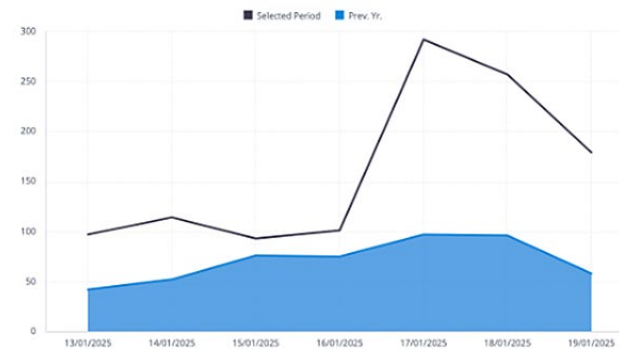
Предсказуемый всплеск трафика в преддверии инаугурации Трампа

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с начала этого года (с 1 по 20 января) количество рейсов бизнес-джетов во всем мире выросло на 3% по сравнению с прошлым годом, а активный парк воздушных судов увеличился на 1%. Третья неделя 2025 года (13-19 января) включала подготовку к инаугурации Трампа, в результате чего в Вашингтон прилетело большое количество бизнес-джетов, что стало одним из факторов роста трафика на 11% по сравнению с третьей неделей 2024 года.

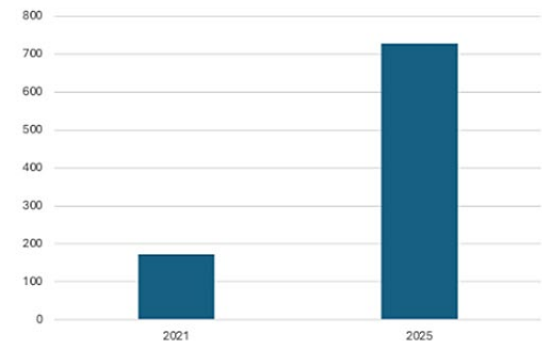
Северная Америка

Главной новостью этой недели в США стала инаугурация президента Трампа, церемония которой состоялась в понедельник 20 января, и в предшествующие дни наблюдался существенный всплеск трафика бизнес-джетов в аэропорты Вашингтона (округ Колумбия). В течение выходных с пятницы по воскресенье перед церемонией (17-19 января) в аэропортах Вашингтона (округ Колумбия) было зафиксировано прибытие более 700 бизнес-джетов, что на 300% больше, чем в предыдущие выходные (10-12 января), и в четыре раза больше, чем за 3 дня до

Build up of arrivals into Washington DC airports week before inauguration day 2025



Bizjet arrivals 3 days prior to inauguration day 2025 vs 2021



Top city flows 3 days prior to inauguration day 2025

| City Flow | Departures | % of Total Flights |
|--|------------|--------------------|
| New York - Washington (US-DC) | 69 | 9.5% |
| West Palm Beach - Washington (US-DC) | 45 | 6.2% |
| Dallas (US-TX) - Washington (US-DC) | 38 | 5.2% |
| Miami (US-FL) - Washington (US-DC) | 29 | 4.0% |
| San Francisco (US-CA) - Washington (US-DC) | 27 | 3.7% |
| Houston (US-TX) - Washington (US-DC) | 22 | 3.0% |
| Los Angeles (US-CA) - Washington (US-DC) | 22 | 3.0% |
| Fort Lauderdale - Washington (US-DC) | 19 | 2.6% |
| Nashville (US-TN) - Washington (US-DC) | 18 | 2.5% |
| Detroit - Washington (US-DC) | 15 | 2.1% |
| Grand Total | 728 | 100.0% |

Top aircraft segments 3 days prior to inauguration day 2025

| Aircraft Segment | Departures | % of Total Flights |
|------------------------|------------|--------------------|
| Super Midsize Jet | 195 | 26.8% |
| Ultra Long Range Jet | 189 | 26.0% |
| Heavy Jet | 123 | 16.9% |
| Light Jet | 96 | 13.2% |
| Midsize Jet | 51 | 7.0% |
| Super Light Jet | 46 | 6.3% |
| Very Light Jet | 13 | 1.8% |
| Entry Level Jet | 9 | 1.2% |
| Airliner/Bizliner(Jet) | 6 | 0.8% |
| Grand Total | 728 | 100.0% |

2025 Dates: 17th – 19th January
 2021 Dates: 17th – 19th January
 KIAD, KHEF, KJYO, KDCA, KGAI, KFDK

| Departure Country | Departures | % of Total Flights | vs 1Y ago: Departures | Hours | % of Total Hours | vs 1Y ago: Hours |
|-------------------|------------|--------------------|-----------------------|---------|------------------|------------------|
| United States | 125,282 | 68.9% | 5.1% | 208,925 | 65.0% | 4.4% |
| Mexico | 6,002 | 3.3% | -3.0% | 10,407 | 3.2% | -1.7% |
| Brazil | 3,501 | 1.9% | 5.4% | 5,609 | 1.7% | -1.6% |
| France | 3,286 | 1.8% | 4.2% | 5,217 | 1.6% | 4.9% |
| Canada | 3,275 | 1.8% | 0.5% | 6,189 | 1.9% | -3.4% |
| United Kingdom | 3,061 | 1.7% | 2.1% | 6,248 | 1.9% | 6.3% |
| Germany | 2,392 | 1.3% | -2.6% | 3,093 | 1.0% | -4.4% |
| Switzerland | 2,170 | 1.2% | -10.6% | 3,526 | 1.1% | -21.9% |
| Spain | 1,890 | 1.0% | -0.7% | 4,062 | 1.3% | 4.1% |
| Bahamas | 1,856 | 1.0% | 2.6% | 3,108 | 1.0% | 1.3% |
| Grand Total | 181,822 | 100.0% | 3.2% | 321,654 | 100.0% | 2.6% |

Глобальные вылеты бизнес-джетов по странам, 1-20 января 2024 г.

День инаугурации 2025

инаугурации президента Байдена в 2021 году. 17 января в столичный округ Вашингтон прибыло почти 300 бизнес-джетов. Самыми популярными городами отправления для прибывающих в округ Колумбия были Нью-Йорк и Уэст-Палм-Бич.

Большая часть бизнес-джетов были суперсредние и ультрадальние, а самые популярными типами операторов стали долевики и по управлению воздушными судами, которые выполняли почти одинаковое количество рейсов. Активность в США после выборов (6 ноября - 20 января) на 4% превышает сопоставимый уровень прошлого года, контрастируя со снижением на 1% за первые 10 месяцев 2024 года.

Европа

На этой неделе Давос, Швейцария, принимает себя ежегодный Всемирный экономический форум. Прибытие бизнес-джетов в соседние аэропорты LSMD, LSZH, LSZR и LSZS начало расти к концу прошлой недели. В течение выходных с пятницы по воскресенье (17-19 января) перед мероприятием в аэропортах около Давоса был зарегистрирован прилет 183 бизнес-джетов, на два больше, чем в выходные перед мероприятием в 2024 году.

В прошлом году в ходе мероприятия с понедельника по пятницу в близлежащие аэропорты прилетело более 400 бизнес-джетов, а в первый понедельник мероприятия этого года прибыло более 100 рейсов. Несмотря на проведение ВЭФ, активность бизнес-джетов в Швейцарии в этом месяце снизилась на 11% по сравнению с январем 2024 года. В других частях Европы самыми загруженными

рынками стали Франция и Великобритания, которые в этом месяце опережают на 4% и 2% январь прошлого года. Внутренняя активность во Франции на 10% выше по сравнению с прошлым годом, количество рейсов из Франции в Великобританию выросло на 6%, а трафик в Италии и Германии увеличился на 23% по сравнению с прошлым годом.

На третьей неделе 2025 года европейский рынок был намного медленнее, с падением количества рейсов бизнес-джетов на 6% по сравнению с той же неделей прошлого года. Прибытие бизнес-джетов в Швейцарию на третьей неделе сократилось на 22%.

Остальной мир

С начала января активность за пределами США и Европы отстает от прошлогоднего уровня на 1%, но на третьей неделе динамика оказалась более сильной – рост составил 4%. На третьей неделе в Южной Америке наблюдался сильный рост, на 19% в годовом исчислении, причем подавляющий трафик – частные рейсы. На Ближнем Востоке продолжается некоторый спад, на 3% меньше рейсов в течение третьей недели. Активность в Африке отстает на 11% от прошлого года.

За пределами Северной Америки и Европы большинство рей-

сов выполняются бизнес-джетами Cessna, активный флот вырос на 1% по сравнению с прошлым годом. Самолеты Bombardier и Embraer демонстрируют сильный рост активности как по вылетам, так и по активному флоту по сравнению с прошлым годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Массовое прибытие бизнес-джетов на инаугурацию, по-видимому, подтверждает сильное ощущение в отрасли, что смена правительства США – это хорошая новость для бизнес-авиации. Изменение активности бизнес-джетов в США, которая оставалась неизменной большую часть прошлого года, контрастирует с ситуацией на европейском рынке, где за последнюю неделю трафик снизился на 6% и сейчас находится на уровне 2019 года».

| City Flow | Departures | % of Total Flights | vs 1Y ago: Departures |
|--------------------------------------|------------|--------------------|-----------------------|
| Paris (FR) - London (GB) | 101 | 3.1% | 2.0% |
| Paris (FR) - Geneva (CH) | 101 | 3.1% | 11.0% |
| Chambéry/Aix-les-Bains - London (GB) | 61 | 1.9% | 38.6% |
| Nice - London (GB) | 56 | 1.7% | 12.0% |
| Paris (FR) - Nice | 34 | 1.0% | 6.3% |
| Paris (FR) - Chambéry/Aix-les-Bains | 33 | 1.0% | -17.5% |
| Nice - Paris (FR) | 32 | 1.0% | -22.0% |
| Paris (FR) - Milan (IT) | 29 | 0.9% | -3.3% |
| Nice - Geneva (CH) | 25 | 0.8% | -3.8% |
| Chambéry/Aix-les-Bains - Paris (FR) | 24 | 0.7% | -14.3% |
| Grand Total | 3,286 | 100.0% | 4.2% |

Маршруты бизнес-джетов во Франции, январь 2025 г.

| Aircraft OEM | Departures | % of Total Flights | vs 1Y ago: Departures |
|------------------|------------|--------------------|-----------------------|
| Cessna | 8,488 | 23.6% | -2.5% |
| Bombardier | 7,343 | 20.4% | 8.3% |
| Gulfstream | 5,098 | 14.2% | 0.0% |
| Embraer | 4,546 | 12.6% | 1.4% |
| Learjet | 3,152 | 8.8% | -10.3% |
| HawkerBeechcraft | 2,734 | 7.6% | -9.9% |
| Dassault | 2,406 | 6.7% | -4.7% |
| Pilatus | 755 | 2.1% | 50.7% |
| Boeing | 543 | 1.5% | -20.8% |
| Airbus | 334 | 0.9% | 1.5% |
| Honda | 238 | 0.7% | -18.2% |
| Cirrus | 219 | 0.6% | 108.6% |
| Grand Total | 35,982 | 100.0% | -0.7% |

Вылеты бизнес-джетов по производителям в остальном мире, январь 2025 г.

Генеральный директор Аерсар просит Airbus и Boeing не разрабатывать новые самолеты

Генеральный директор крупнейшей лизинговой компании в мире Аерсар, Энгус Келли, предупредил авиакомпании, что они будут вынуждены сталкиваться с большими трудностями и выводить больше самолетов из эксплуатации из-за увеличивающихся потребностей в обслуживании современных самолетов. По его словам, новые модели самолетов не так «долговечны», как их предше-

ственники, и требуют большего времени на обслуживание, что приводит к увеличению затрат и увеличению времени, проведенного в ангаре.

«Мы видим, что новые модели самолетов не столь долговечны, как их предшественники», - отметил Келли в интервью Financial Times.

Причина кроется в стремлении отрасли повысить топливную эффективность и внедрять новые технологии, что, с одной стороны, дает выгоды, а с другой — приводит к проблемам с «долговечностью». Эти проблемы усиливаются дефицитом запчастей и рабочей силы, что вызывает перебои в поставках.

По мнению Келли, если бы технологии были менее амбициозными, но более надежными, проблемы с нехваткой запчастей и трудозатратами не привели бы к таким сбоям в цепочке поставок. Авиакомпании, по его словам, должны будут обеспечить наличие резервных самолетов, поскольку можно ожидать, что один из них окажется на земле из-за технических неполадок. «Если бы технологии на этих самолетах были менее амбициозными, но более долговечными, у нас не было бы столько проблем с дефицитом деталей и рабочей силы, которые приводят к проблемам в цепочке поставок».

По словам Келли, проблема «долговечности» является гораздо более серьезной проблемой для отрасли в долгосрочной перспективе. Келли отметил, что это гораздо более серьезная проблема, чем задержки поставок новых самолетов от Airbus и Boeing. Он посоветовал производителям не начинать новые программы разработки самолетов, а сначала решить существующие проблемы с долговечностью и обслуживанием. «Никто из вас не сделал свою работу идеально, так что сначала решите текущие проблемы, а потом приходите ко мне», - подытожил Келли свое интервью обращением к производителям.

Источник: ТГ-канал AviaNews



Правила движения для беспилотников вызвали большие споры среди специалистов

Предложение Росавиации установить для полетов беспилотников новый класс воздушного пространства вызвало бурные дискуссии в экспертном сообществе. Специалисты считают, что предложенный диапазон высот может парализовать и беспилотную, и пилотируемую авиацию.

О планах создать отдельный класс воздушного пространства для полетов беспилотников глава Росавиации Дмитрий Ядров сообщил еще в ноябре прошлого года. В начале января ведомство направило профильным объединениям предполагаемые изменения в Федеральные правила использования воздушного пространства. Из них следует, что новый класс воздушного пространства «Н» распространяется на диапазон высот от 300 до 400 метров, где не установлен класс «С». Максимальную скорость полета в этом классе ведомство предло-

жило ограничить до 300 км/ч, полеты выполнять в уведомительном порядке, а наличие постоянной радиосвязи с органом управления полетами не требовать. Однако авиационное сообщество встретило такие идеи в штыки.

Так, в ассоциации «АЭРОНЕКСТ», объединяющей работодателей и предприятия индустрии беспилотных авиационных систем (БАС), считают установление границ в воздухе в принципе неверным решением. Развивать отрасль, по их мнению, надо с помощью технологических решений.

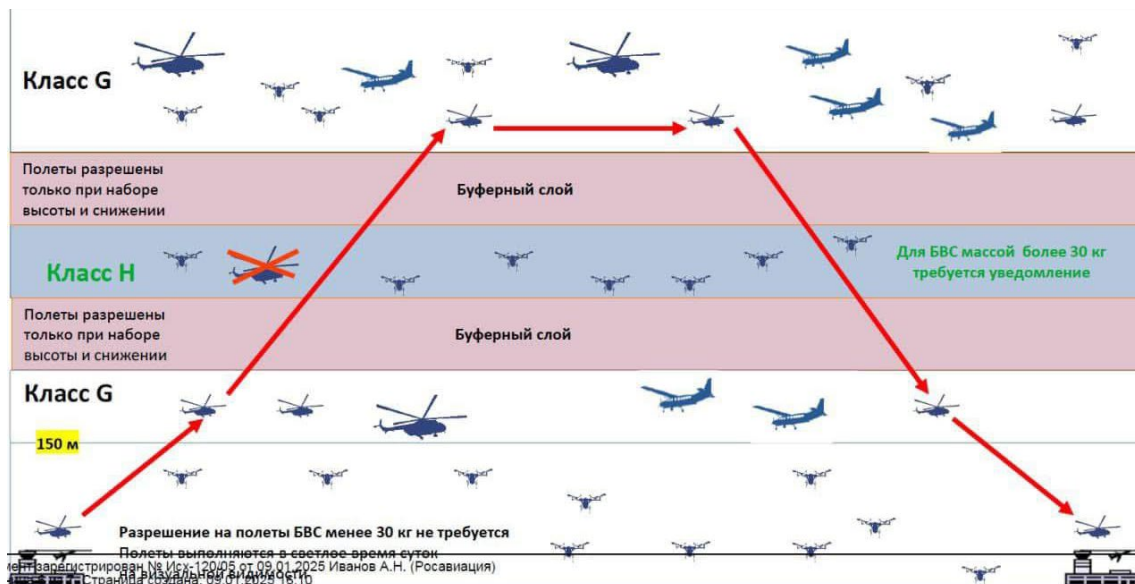
«Ежедневно над территорией России выполняется около 500 полетов БАС общей длительностью порядка 2000 часов в сутки. И предотвратить столкновения беспилотных и пилотируемых воздушных судов можно, только научив их «видеть» друг

друга без участия человека и автоматически уклоняться в любом классе воздушного пространства», - рассказал «Российской газете» гендиректор этой ассоциации Глеб Бабинцев.

При выполнении аэросъемки дроны поднимаются над землей до 1000 метров, при авиационно-химических работах - в диапазоне 3-30 метров, в аэрологистике передвигаются в среднем на высотах 100-500 метров. Буферные слои в 100 метров выше и ниже границ класса «Н» могут фактически закрыть небо для пилотируемой авиации, в первую очередь для вертолетов, указали в ассоциации. При дальних перелетах вертолеты работают в наиболее экономичном режиме на высотах 300-500 метров, и закрытие этого диапазона приведет к увеличению расхода топлива. Кроме того, отсутствие обязательной цифровой радиосвязи между экипажами БАС и диспетчерами в классе «Н» делает невозможным координацию между пилотируемыми и беспилотными воздушными судами, что увеличивает вероятность столкновений. Зампред правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков тоже полагает, что совершенно некорректно «нарезать» зоны неба под разные типы воздушных судов. Для обеспечения безопасности нужно, чтобы воздушные суда просто «видели» друг друга. Бабинцев наилучшим решением считает разработку и стандартизацию систем автоматического предотвращения столкновений.

В Росавиации планируют провести специальное совещание, чтобы выслушать мнение всех участников воздушного движения.

Источник: Российская газета



Каждый грузовой чартер похож на отдельный проект (продолжение)

Сегодня продолжим рассказ о компании Charter Green Light. Мы подробно расскажем о генеральном директоре Алексее Маляревиче и попытаемся спрогнозировать основные тренды развития сегмента.

В первой части мы поговорили про историю компании, основные тренды и специфику работы на грузовом рынке России.

Алексей Алексеевич, расскажите немного о себе и как вы пришли в этот бизнес?

Родился я в Сибири. У меня два образования: первое далеко от авиации, я по первому образованию биолог. Родители работали в этой области и хотели, чтобы я пошел по их стопам. Я окончил колледж, служил в советской армии в Казахстане. Вернулся, окончил институт, поработал немножко по

профилю и понял, что на самом деле это не мое. Я вообще с детства люблю самолеты, любил смотреть на них, рисовать. А потом произошел абсолютно уникальный случай, очень часто в нашей жизни встречи меняют все.

Это был 1993 год, я просто случайно пересекся с человеком, который как раз организовывал представительство для одной нашей авиакомпании в Китае. И вот ни с того ни с сего он мне предложил поработать. На тот момент я работал преподавателем в университете. Он спросил: «попробуешь?» И я уехал в Китай. Уехал на один месяц, который затянулся на 6 лет, и после этого я получил второе образование – уже авиационное – окончил университет в Англии по специальности управление авиакомпанией. После этого работал в нескольких авиакомпаниях, а потом меня пригласили в «Атлант-Союз» в проект строительства грузового самолета Ил-96. Я приехал в Москву в 2006 году и занимался как раз этим уникальным проектом, став заместителем генерального директора компании «Атлант-Союз». После я работал в английской брокерской компании. Был генеральным директором по странам СНГ. Открывал офисы в Казахстане, по России. А в 2013 году основал свою компанию. В какой-то момент я понял, что с таким опытом международных грузовых перевозок нужно пробовать что-то свое. На самом деле, когда я был генеральным директором той же брокерской компании, я думал, что я знаю все о рынке. И когда ты становишься собственником бизнеса, понимаешь, что это совсем не так.



А подробнее?

Нынешний рынок, который очень быстро меняется, это сплошной драйв. Перед тобой появляется бесконечный вызов. Мы, наверное, уникальные люди, которые не только принимают «десятибалльные штормы», но и приспосабливаются к ним, двигаются дальше и улучшают, прежде всего, качество продукта. Если честно, я думаю, что многие наши бывшие европейские коллеги немного нам завидуют, потому что там совершенно ничего не происходит – рутина и предсказуемость, когда как у нас постоянная борьба и мозговой штурм. И постоянно появляются решения, которые еще несколько лет назад казались нам чистой фантастикой. Те ре-

шения, поставленных клиентом задач, которые мы воплощаем сейчас, еще пару лет назад казались нереализуемыми. Каждый наш сотрудник своего рода инженер, который на месте может автономно решать очень широкий спектр задач для конкретной перевозки. Это бесценный опыт, особенно учитывая какие типы грузов мы перевозим. Животные, скоропортящиеся продукты, опасные грузы – все это требует высочайшей экспертизы, которую очень часто нужно применить на месте и в сжатые сроки. Обстоятельства и условия постоянно меняются, а рейс необходимо выполнить в срок. Это всегда требует максимальной концентрации всех сил, ты должен быть энциклопедистом. Это слож-

но, но удивительно интересно. И наша команда справляется с этим блестяще. Именно сотрудники для меня являются главным активом компании.

Еще раз повторю, что рынок меняется очень быстро. И здесь понятно, что надо постоянно приспосабливаться к этому, идти в ногу со временем. Потому что, если будешь стоять на месте, тебя просто обгонят. Победят в этой схватке только призеры. В последнее время очень много ушло ребят из авиационного бизнеса, потому что реально меняются правила игры. И я считаю, что те, кто сейчас, скажем так, выживет или приспособится к этим изменяющим условиям, в будущем будут работать на рынке в более выгодных условиях.



Самолет недели

Оператор/владелец: *Titan Aviation San Marino S.R.L.*

Тип: *Gulfstream G450*

Год выпуска: *2013 г.*

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*