



Из рубрики «вспомним» - пять лет назад на этой неделе начались карантинные меры из-за коронавируса, что привело к приостановке практически всех полетов самолетов в течение следующего месяца. Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 11-й неделе 2020 года во всем мире было выполнено 56815 рейсов бизнес-джетов, что на 2% больше, чем в предыдущем году. В этом году на 11-й неделе (с 10 по 16 марта) количество рейсов бизнес-джетов во всем мире выросло на 4% по сравнению с 11-й неделей 2024 года, что соответствует тенденции последних четырех недель. Коммерческие бизнес-джеты (Part 135 и 91K) показали 5%-ный рост по сравнению с 11-й неделей прошлого года, что также соответствует тенденции последних четырех недель. С начала марта выполнено 163699 рейсов, что на 2% больше по сравнению с прошлым годом. С начала года (1 января - 16 марта 2025 года) трафик и налет бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 2% превышают показатели прошлого года.

На этой неделе получила продолжение истории проекта Lilium. Появились слухи об очередной отчаянной попытке спасти разработчика воздушного такси, что может стать еще одним драматическим поворотом в затянувшемся крахе Lilium. Источники, близкие к компании (в последнее время работавшей как Lilium Aerospace), сообщают, что переговоры с неназванной сингапурской компанией находятся на «продвинутой стадии». Все детали читаем в этом номере.

Pilatus Aircraft анонсировала выпуск турбовинтового PC-12 Pro 2025 года с комплектом авионики Garmin G3000 Prime. Эта авионика заменяет систему Honeywell Apex предыдущей модели PC-12NGX и увеличивает полезную нагрузку PC-12 Pro на 100 фунтов (45 кг). В комплект бортового оборудования PC-12 Pro входят система аварийного приземления Garmin и автопилот GFC 700 с автоматическим включением автомата тяги. Другие функции Pro включают в себя специальные схемы окраски, высококачественные элементы отделки салона, новые конструкции шкафов и материалы, а также увеличенный объем внутреннего пространства для хранения вещей.



На 11-й неделе трафик вырос на 4% в годовом исчислении и на 29% по сравнению с 2020 годом

WINGX: Глобальная активность бизнес-джетов восстановилась после рецидива на прошлой неделе, при этом спрос в США опроверг более широкие экономические опасения; количество вылетов бизнес-джетов в Техасе выросло почти на 20% по сравнению с прошлым годом

стр. 20

Honeywell: авиатакси близки к массовому внедрению

Honeywell опубликовала результаты опроса, согласно которым 98% пассажиров американских авиакомпаний рассмотрели бы возможность использования воздушного такси в качестве части своего путешествия, а 79% путешествовали бы чаще, если бы могли добраться до аэропорта на воздушном такси

стр. 22

«Суперджет» с двигателями ПД-8 совершил первый полет

Опытный образец самолета «Суперджет» совершил первый полет с отечественными двигателями ПД-8. Он прошел в Комсомольске-на-Амуре и ознаменовал начало летных испытаний ПД-8 в составе «Суперджета»

стр. 23

«Ливрейные» тренды

Владельцы самолетов, возможно, становятся смелее в выборе цвета, но в мире персонализации экстерьеру добиться всего не просто, отмечают эксперты рынка. Раньше все боялись перепродажи, поэтому ливреи были в основном белого цвета с несколькими цветными полосками

стр. 25

Минтранс ждет принятия закона о «мокром лизинге» у иностранных авиакомпаний до конца года

Законопроект о распространении механизма «мокрого» лизинга самолетов на зарубежные маршруты планируется рассмотреть в Госдуме в первом чтении в апреле, окончательно он может быть принят до конца 2025 года, сообщил журналистам глава Минтранса Роман Старовойт журналистам.

«Уже на чтении должен быть (в апреле). Да, планируем в этом году (принять закон)», - сказал он, отвечая на соответствующие вопросы.

В сентябре 2024 года был принят закон о «мокром» лизинге, который позволяет российским авиакомпаниям арендовать друг у друга самолеты вместе с экипажем. Арендаторам этот механизм помогает наращивать провозные емкости, например, в период высокого спроса или при появлении новых маршрутов. Для арендодателя это возможность

снизить расходы на коммерческое управление парком и фонд оплаты труда. Первую такую сделку в конце 2024 года совершил «Аэрофлот»: компания арендовала три широкофюзеляжных Airbus A330 вместе с экипажем у авиакомпании iFly.

Пока «мокрый» лизинг легализован только для перевозок пассажиров внутри России, но в дальнейшем его планируется распространить и на зарубежные рейсы - подготовлен соответствующий законопроект, заявлял в ноябре замглавы Минтранса Владимир Потешкин. Ранее с такой инициативой выступал «Аэрофлот»: это позволило бы российским перевозчикам арендовать лайнеры у иностранных компаний, пояснил гендиректор группы Сергей Александровский.

Источник: Интерфакс



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

EASA вводит новые правила для хендлеров

Новые правила Европейского Союза (ЕС), регулирующие наземное обслуживание, вступают в силу с 27 марта. Опубликованные EASA 7 марта, правила объединяют требования безопасности, касающиеся эксплуатации воздушных судов, аэропортов и кибербезопасности. Провайдеры услуг по наземному обслуживанию воздушных судов должны будут обеспечить полное соответствие требованиям в течение трех лет.

Согласно EASA, новые правила будут внедряться национальными авиационными регуляторами «с использованием подхода, основанного на результатах». На прошлой неделе агентство заявило, что стремится избежать дублирования проверок безопасности полетов для обслуживающего персонала и сокращать бюрократию.

Правила были разработаны при участии национальных властей, а также обслуживающих компаний, эксплуатантов воздушных судов, аэропортов

и профсоюзов. Они охватывают посадку и высадку пассажиров, обслуживание воздушных судов, противогололедную обработку и дозаправку топливом.

«В этой важной области авиации EASA будет и дальше опираться на зрелые стандарты, используемые в настоящее время в отрасли», - сказал Йеспер Расмуссен, директор EASA по стандартам. «Благодаря новому надзору компетентных органов наземные диспетчеры становятся официально ответственными за безопасное предоставление услуг, освобождая авиаперевозчиков от этой обязанности при выполнении полетов из аэропортов ЕС в рамках правил EASA».

Новые правила объединяют делегированное Комиссией постановление 2025/20, охватывающее требования к компаниям и организациям, и имплементирующее постановление Комиссии 2025/23, охватывающее надзор со стороны компетентных органов.



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

Pilatus представила PC-12 Pro с авионикой Garmin

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

В комплект бортового оборудования PC-12 Pro входят система аварийного приземления Garmin и автопилот GFC 700 с автоматическим включением автомата тяги. Даже при отключенном автопилоте остается включенная защита от выхода за границы допустимых режимов полета.

G3000 Prime в составе PC-12 Pro оснащена тремя 14-дюймовыми основными дисплеями с сенсорным

экраном и дополнительными дисплеями с сенсорным экраном, а также авиагоризонтом GI 275 в режиме ожидания. Новая панель управления, которая была адаптирована для PC-24, добавляет функцию предварительного включения контрольного списка.

По словам Андре Циммермана, вице-президента компании по бизнес-авиации, Pilatus работает над версией Pro уже три года. Другие функции Pro включают в себя специальные схемы окраски, высококачественные элементы отделки салона, новые конструкции шкафов и материалы, а также увеличенный объем внутреннего пространства для хранения вещей.

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



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

Поставки в Азиатско-Тихоокеанском регионе в прошлом году существенно выросли

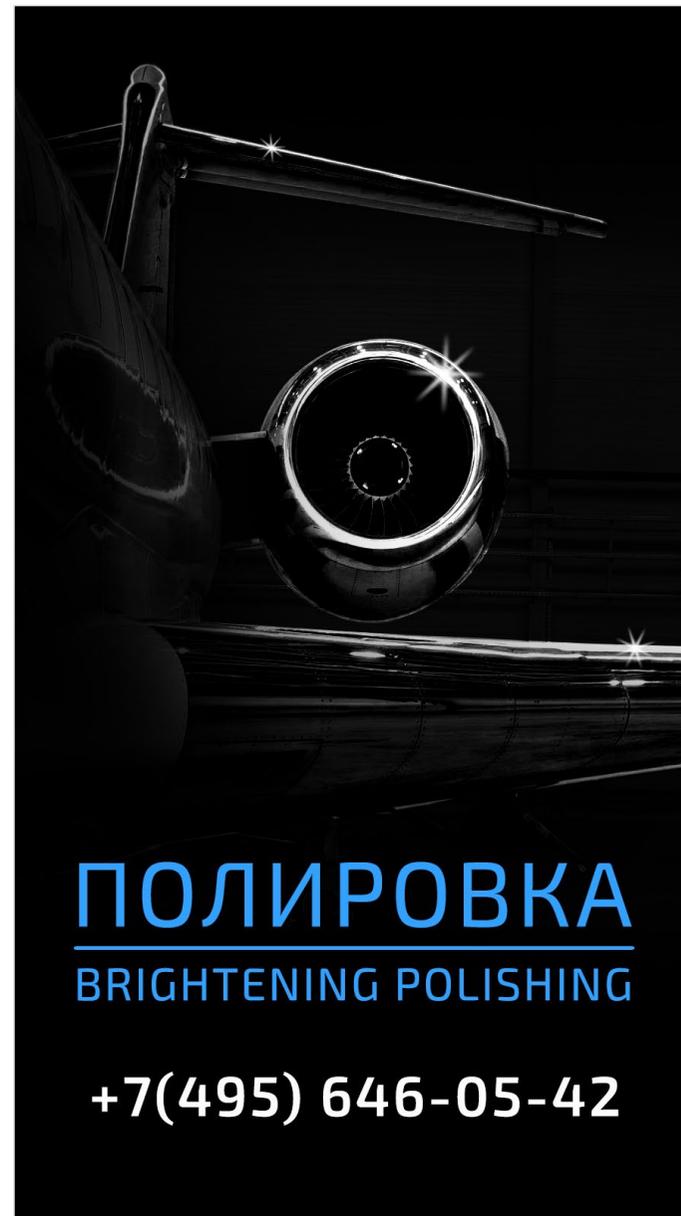
В 2024 году в Азиатско-Тихоокеанский регион было поставлено 36 новых бизнес-джетов, что на девять больше, чем в 2023 году. Поставки джетов со вторичного рынка также значительно выросли, увеличившись на 24,6%, до 76 самолетов. Однако количество бизнес-джетов, покинувших регион, возросло до 98, что на шесть больше, чем в предыдущем году.

Несмотря на небольшой рост количества рейсов, флот региона продолжал расширяться, чему способствовали поставки со вторичного рынка и увеличение количества поставок новых самолетов.

Среди новых поставок преобладали ультрадальные бизнес-джеты (21 самолет), что составило

58,3% от всех поставленных самолетов. Далее следовали легкие самолеты (11 машин). Самой популярной моделью стал Gulfstream G650ER, было поставлено восемь новых самолетов, за ним следуют Bombardier Global 7500 и Pilatus PC-24 (по 7).

«И Gulfstream G650ER, и Bombardier Global 7500 неизменно входят в число самых поставляемых моделей в последние годы. Эти две модели славятся своей дальностью, скоростью и комфортом салона и подходят для дальних перелетов по обширному Азиатско-Тихоокеанскому региону. Pilatus PC-24, в 2023 году поставленный всего в одном экземпляре, показал заметный рост в 2024 году с семью новыми поставками», - комментируют в Asian Sky Group.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Bell выпускает новую дизайнерскую серию интерьеров для Bell 407GX_i

Bell Textron представляет новые роскошные интерьеры для Bell 407GX_i, пополняя свой каталог дизайнерских серий. Это последнее предложение было разработано на основе отзывов клиентов о новых интерьерах и функциях, которые были запрошены для улучшения их впечатлений от полета.

В новом варианте отделки все материалы интерьера салона заменены на высококачественную кожу и согласованные цветовые решения, включая обновленные черные панели Kydex, обшивку потолка и декоративную отделку, а также сшитые на заказ сиденья. Обтянутые кожей и подобранные по цвету подлокотники, вставки на обивке потолка и вышивка логотипа Bell создают фирменный

стиль, который отличает интерьер от стандартного. Различные варианты напольных покрытий премиум-класса дополняют интерьер для взыскательных корпоративных или частных клиентов. Компания Bell уже получила несколько заказов на новый интерьер от международных корпоративных операторов.

Новая серия доступна в различных цветовых решениях, включая:

- Угольно-черный
- Снег и угольно-черный
- Арктический серый и угольный
- Песок и угольно-черный цвет
- Малиновый и угольно-черный



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Airbus пополнил портфель заказов на 118 вертолетов

Airbus Helicopters в рамках участие в выставке VERTICON подписал соглашение на поставку 118 вертолетов, включая 63 твердых заказа, от клиентов со всего мира.

Было получено более 70 заказов на H140, новый легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, который был представлен на выставке. Первыми операторами H140 станут службы экстренной медицинской помощи. Крупнейшие операторы HEMS в США и Европе – Global Medical Response, ADAC Luftrettung, ÖAMTC Flugrettung, Air Methods, Stat MedEvac, Metro Aviation и DRF Luftrettung – подписали контракты и письма о намерениях в отношении вертолета.

Бруно Эвен, генеральный директор Airbus

Helicopters, сказал: «H140 был разработан с участием заказчиков. Подписание контрактов с некоторыми из самых известных в мире операторов HEMS показывает, что H140 достиг цели. Я хотел бы поблагодарить наших клиентов за то, что они доверяют Airbus. Важнейшие задачи, которые они выполняют на наших вертолетах, являются огромным источником гордости для всех сотрудников компании. Выставка VERTICON стала ключевым моментом в этом году для установления контактов с нашими клиентами».

Также производитель сообщил, что полиция штата Нью-Йорк станет первым правоохранительным ведомством в США, которое будет эксплуатировать вертолеты H160, после объявления о заказе на один вертолет H160 и три вертолета H145.



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

ExecuJet MRO Services South Africa выполнила крупную модификацию Falcon 900EX

Компания ExecuJet MRO Services South Africa, дочерняя компания Dassault Aviation, недавно завершила тяжелую проверку 2С самолета Dassault Falcon 900EX, которая включала дополнительные работы, такие как снятие и повторная установка обшивки крыла и изменение сухого отсека крыла.

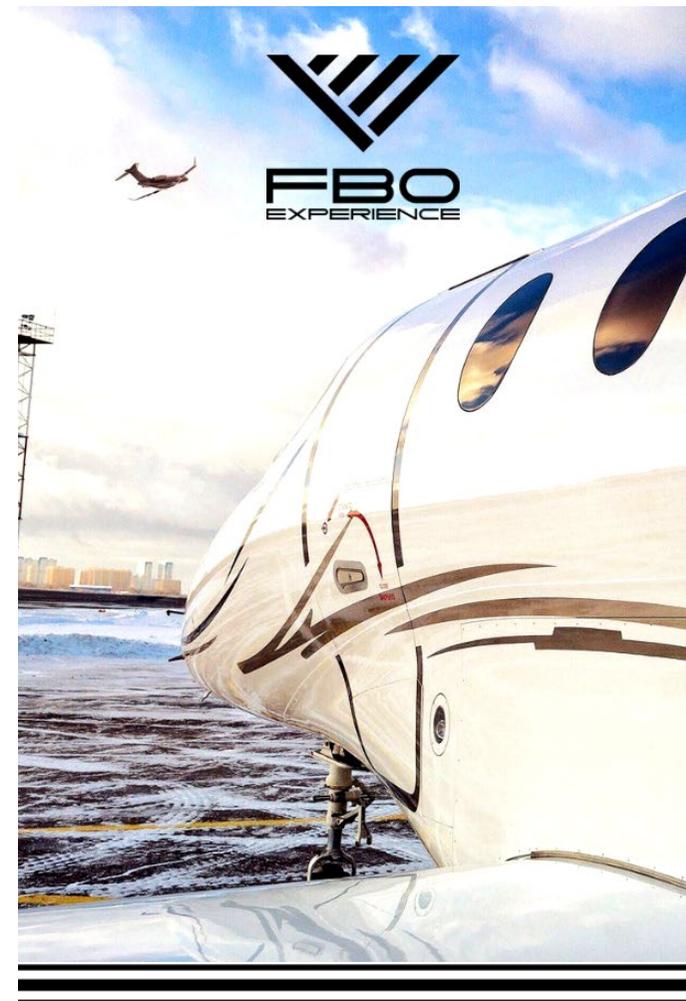
Эта крупная модификация, которая добавляет герметичный контур топливного бака в конструкции крыла, действует как буфер безопасности и дополнительный уровень защиты самолета в случае повреждения. Этот процесс потребовал значительных трудозатрат и включал снятие и повторную установку около 2000 винтов.

В ходе плановой проверки 2С дополнительно были выполнены внутренняя реконструкция салона и

капитальный ремонт шасси, чтобы минимизировать время простоя самолета.

Владелец самолета является постоянным клиентом техцентра аэропорта Лансерия в Йоханнесбурге. Винс Гонсалвес, региональный вице-президент по Африке ExecuJet MRO Services, говорит: «Операторы Falcon предпочитают отправлять свои самолеты к нам, потому что мы являемся заводским сервисным центром Falcon, в котором работают опытные местные специалисты, обученные Dassault. Мы обслуживаем все модели Falcon, находящиеся в производстве».

Трехдвигательные Dassault Falcon пользуются популярностью у африканских операторов из-за их дальности полета и взлетно-посадочных характеристик, особенно в условиях высокой температуры.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Bell: лучший год в Латинской Америке | Gama Aviation заказывает пять вертолетов Leonardo

Bell Textron объявила на выставке Verticon 2025 о новом рекорде по количеству заказов в Латинской Америке за 2024 финансовый год, отметив наибольшее количество Bell 429, заказанных за один год в регионе.

«Компания Bell очень рада такому невероятно-му достижению, поскольку это является свидетельством доверия клиентов к нашей продукции и напряженной работы нашей команды», - сказал Джон Рамос, управляющий директор в Латинской Америке. «Мы отметили устойчивый спрос на наши модели в Латинской Америке, особенно на Bell 429, Bell 407 и Bell 505. Эти модели предоставляют своим операторам различные возможности, причем каждая платформа адаптирована к конкретным эксплуатационным потребностям. Будь то поисково-спасательные операции, корпоративные поездки или миссии по обеспечению общественной безопасности, эти вертолеты могут работать независимо друг от друга или дополнять друг друга, обеспечивая максимальную эффективность выполнения задач».

За несколько лет компания Bell создала разветвленную сеть центров обслуживания клиентов и авторизованных сервисных центров, предназначенных для предоставления круглосуточных решений своим клиентам в Латинской Америке. После начала своей деятельности в Латинской Америке компания отметила несколько важных событий, в том числе поставку 500-го Bell 429 бразильскому корпоративному туристическому оператору.

Британский оператор Gama Aviation и производитель Leonardo расширяют сотрудничество в области поставок и технического обслуживания современных вертолетов в Великобритании, подписав контракт на поставку пяти вертолетов для операций по оказанию экстренной помощи и энергообеспечению.

Контракт включает в себя три двухдвигательных вертолета AW169 с ползковыми шасси и конфигурацией с увеличенной массой 5,1 т (IGW) для EMS и два двухдвигательных вертолета AW139 для морских транспортных операций. Ожидается, что поставки будут осуществлены в течение 2027 и 2028 годов. Соглашение поддерживает планы Gama Aviation и Bond Helicopters по постепенной модернизации авиапарка, а также нацелено на стратегические возможности в Великобритании и Европе.

Стороны также заключили соглашение, которое позволяет Gama Aviation приобрести дополнительные AW169 и AW139 в течение следующих пяти лет в рамках сотрудничества, направленного на дальнейшее повышение эффективности полетов парка вертолетов Gama Aviation и Bond Helicopters.

Добавление трех AW169 в новейшей специализированной конфигурации позволит перевозить до 300 кг дополнительной полезной нагрузки, а также еще больше упростит выполнение операций на неподготовленной местности, что обеспечит еще больший уровень универсальности полетов и возможности для спасения жизней.

Новые AW139 войдут в состав парка Bond Helicopters, который в настоящее время состоит из четырех аналогичных вертолетов.



CAE стремительно расширяется

По данным Jefferies, рыночная доля канадской компании CAE, специализирующейся на авиационном обучении, быстро растет благодаря таким соглашениям, как с Flexjet, а также приобретению контрольного пакета акций компании Simcom, базирующейся в Орландо, штат Флорида.

В ноябре CAE объявила об увеличении своей доли в Simcom, в то время как Flexjet сохранила за собой миноритарную долю. В рамках сделки CAE и Simcom продлили свое соответствующее соглашение об обучении в сегменте деловой авиации с Flexjet и ее филиалами, увеличив оставшийся срок эксклюзивности в совокупности до 15 лет. Контрольный пакет акций Simcom, которая была третьим по величине поставщиком услуг в бизнес-авиации, обеспечил CAE 40% доли рынка.

Simcom наращивает деятельность на своем новом предприятии во Флориде, которое открылось в июле 2023 года. В распоряжении компании шесть полноценных тренажеров, еще один из которых собирается на месте, и шесть устройств для обучения полетам (FTD). Шесть тренажеров используются для обучения на самолетах Gulfstream G650, Bombardier Challenger 300/350, Phenom 300 и Praetor 600, а FTD поддерживают, в частности, обучение на Daher TBM и Pilatus PC-12.

Добавление Simcom является частью согласованных усилий CAE по расширению присутствия в сфере бизнес-авиации во всем мире, которое в настоящее время охватывает 15 объектов, оснащенных как минимум 110 тренажерами. В общей сложности в сети CAE имеется 362 полноценных тренажера.

Textron Aviation предлагает системы Starlink для Citation X

FAA выдало компании AeroMech дополнительный сертификат типа (STC) на установку спутниковой системы связи SpaceX Starlink на самолетах Citation X и X+. Сервисные центры Textron Aviation также теперь предлагают системы Starlink для этих самолетов.

В рамках проекта AeroMech предусмотрена установка антенны Starlink с электронным управлением на верхней части фюзеляжа, источника питания и маршрутизатора. Более 7000 спутников Starlink, находящихся на низкой околоземной орбите, обеспечивают покрытие по всему миру со скоростью загрузки от 40 до 220 Мбит/с и выгрузки от 8 до 25 Мбит/с. Цены на услуги варьируются от \$2000 в месяц за 20 ГБ плюс \$100 за дополнительный ГБ до \$10 000 в месяц за безлимитный доступ.

Обновления Starlink для Citation X/X+, а также серий Citation 560 и Beechcraft King Air 200/300 доступны в североамериканских сервисных центрах Textron Aviation и некоторых международных сервисных центрах.

«Textron Aviation знает, что клиенты ищут решения для подключения к интернету, которые улучшат их качество обслуживания в полете и помогут им выполнить свою миссию», - сказал Брайан Ролофф, старший вице-президент по поддержке клиентов. «Предложение Starlink для самолетов Cessna Citation X и X+ позволяет нашим клиентам воспользоваться передовыми технологиями, обеспечивая им одну из наилучших возможностей подключения в полете и авиационного обслуживания, доступных на сегодняшний день».



Beyond Aero представила обновленный дизайн водородного бизнес-джета

Компания Beyond Aero представила изменения в дизайне своего планируемого бизнес-джета на водородном топливе. Французский стартап поделился подробностями об архитектуре силовой установки, включающего топливные элементы и пару электродвигателей с канальными вентиляторами, а топливные баки с давлением 700 бар теперь расположены в кессоне и законцовках крыла.

Команда инженеров Beyond Aero увеличила мощность блока топливных элементов до 2,4 мегаватт. В презентации отмечается, что новое расположе-

ние топливных баков для газообразного водорода повысит ударопрочность шести-восьмиместного самолета BYA-1 с дальностью полета до 1300 км, который, как ожидается, поступит в эксплуатацию в 2030 году. Еще одной целью модернизации было устранение топливопроводов высокого давления внутри герметичной кабины.

Электродвигатели, управляемые системой Fadec, установлены в задней части фюзеляжа, который также имеет Т-образное хвостовое оперение. Новые баки на концах крыльев придают BYA-1 сход-

ство с классическим ранним дизайном Learjet, и в Beyond Aero сообщили, что время дозаправки будет сопоставимо со временем заправки современных бизнес-джетов.

Компания, базирующаяся в Тулузе, разрабатывает водородно-электрическую двигательную установку без использования аккумуляторных батарей, некоторые детали которой будут поставлены пока неизвестными партнерами. В презентации говорится, что в силовом агрегате будет на 90% меньше движущихся частей, чем в нынешних турбовентиляторных двигателях, а снижение затрат на техническое обслуживание приведет к снижению эксплуатационных расходов до 55%.

Beyond Aero заявила, что ведет переговоры с EASA о согласовании условий сертификации самолета и его силовой установки. При ожидаемой максимальной взлетной массе менее 8,6 тонн BYA-1 может быть сертифицирован в соответствии с правилами CS-23, в отличие от более сложных правил CS-25 для более крупных коммерческих самолетов. Ожидается, что в ближайшие месяцы компания объявит о других ключевых поставщиках систем, в том числе о партнере, который предоставит комплект бортового радиоэлектронного оборудования для самолета.

В январе компания объявила о завершении раунда финансирования серии А на сумму \$20 млн и сообщила, что подписала соглашения о намерениях на поставку 108 самолетов общей стоимостью \$914 млн от чартерных операторов, корпоративных летных подразделений и частных лиц. Это подразумевает цену за единицу в размере от \$9 до \$10 млн.



Virgin Atlantic сотрудничает с Joby в создании британской сети eVTOL

Авиакомпания Virgin Atlantic Airways поддерживает планы Joby Aviation по запуску услуг воздушного такси eVTOL в Великобритании. Компании объявили о партнерстве 16 марта, заявив, что они создадут сеть рейсов на севере и юге Великобритании, которые будут базироваться, соответственно, в аэропорту Манчестера и лондонском Хитроу.

Компания Joby будет управлять своими четырехместными eVTOL и нести полную ответственность за подбор и обучение пилотов. Британский дальнемагистральный перевозчик Virgin Atlantic будет предлагать своим клиентам услуги воздушного такси, а также окажет поддержку Joby в работе с регулирующими органами и оказании поддержки в развитии инфраструктуры.

В июле 2022 года калифорнийская компания Joby подала заявку на сертификацию типа в Управление гражданской авиации Великобритании, которая, как ожидается, одновременно подтвердит сертификацию FAA для самолета, который, вероятно, будет иметь дальность полета около 130 км.

Сеть аэротакси, базирующаяся в аэропорту Манчестера, будет охватывать центр Манчестера, а также в Ливерпуль, Сток-он-Трент, Шеффилд, Лидс, Дерби, Ноттингем, Йорк и Халл. Из аэропорта Хитроу Joby будет выполнять рейсы в центр Лондона, а также в аэропорты Гатвик, Станsted, Рединг, Бирмингем, Солсбери, Портсмут, Брайтон, Кембридж, Норвич и Кентербери.

Компания Joby планирует подключить города на севере Англии к услугам аэротакси eVTOL, предлагаемым авиакомпанией Virgin Atlantic Airways.

По словам Joby, время полета из аэропорта Манчестера в Лидс может составить около 15 минут, а из Хитроу в деловой район Лондона Кэнэри-Уорф – всего восемь минут. В настоящее время оба этих рейса рассматриваются из-за перегруженных дорог, а иногда и ненадежного железнодорожного сообщения.

Соглашение с Virgin Atlantic основано на существующем партнерстве с Delta Air Lines, которой принадлежит 49% акций британской авиакомпании. Delta совместно с Joby работает над запуском воз-

душного такси в районе Нью-Йорка, которое будет обслуживать рейсы из Манхэттена в аэропорты Джона Ф. Кеннеди и Ла Гуардиа.

В ноябре 2024 года Virgin Atlantic прекратила аналогичное партнерство с британской компанией Vertical Aerospace. «Joby является лидером на рынке, и их существующие отношения с нашим акционером и партнером по совместному предприятию Delta позволяют нам осуществлять комплексные поездки по Великобритании и США», - прокомментировала пресс-секретарь Virgin Atlantic.



Lilium еще может спастись: переговоры находятся на «продвинутой стадии»

Появились слухи об очередной отчаянной попытке спасти разработчика воздушного такси, что может стать еще одним драматическим поворотом в затянувшемся крахе Lilium, пишет FlightGlobal. Источники, близкие к компании (в последнее время работавшей как Lilium Aerospace), сообщают, что переговоры с неназванной сингапурской компанией находятся на «продвинутой стадии».

Поиск новых владельцев для бизнеса начался в октябре, когда немецкие дочерние компании Lilium GmbH и Lilium eAircraft GmbH начали процедуру банкротства с самоуправлением. Компания Lilium Aerospace (тогда называвшаяся Mobile Uplift Corporation) в последний момент накануне Рождества выступила в качестве покупателя активов этих компаний. Однако в феврале сделка сорвалась после того, как спонсоры Lilium Aerospace не смогли перевести обещанные средства, оставив сотни сотрудников без зарплаты. Lilium Aerospace сама теперь неплатежеспособна.

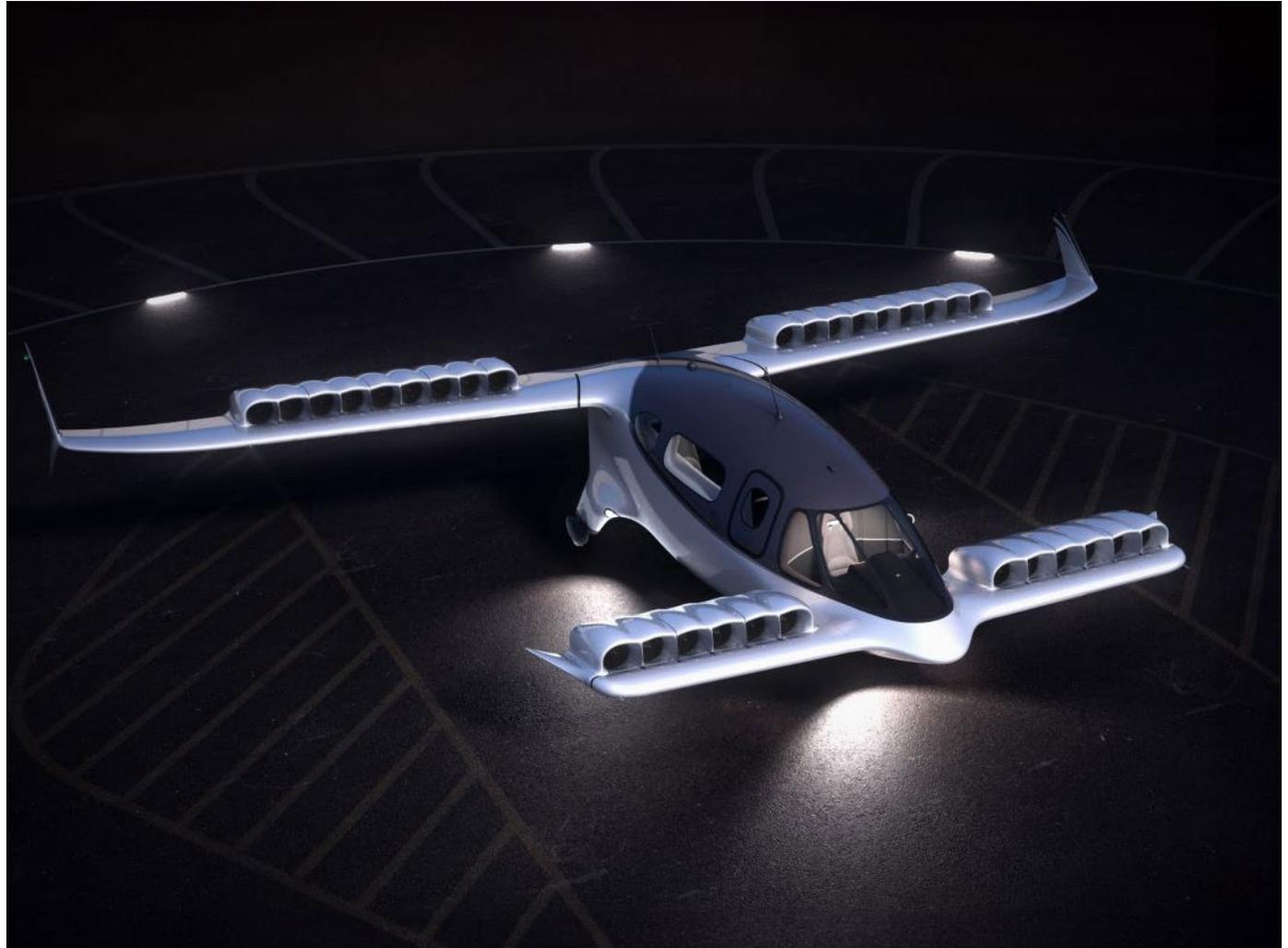
Учитывая неразбериху в предыдущем приобретении, руководство компании – назначенный судом мюнхенский адвокат Роберт Хенель и управляющий директор Lilium Aerospace Северин Татарчик – теперь потребует от любого покупателя предоставить как доказательства намерений, так и наличие денежных средств. «Это единственный способ убедить инженеров вернуться к программе и завершить работу», - говорит источник, близкий к проекту.

Представитель Lilium, с которым связался FlightGlobal, отказался комментировать потенциальную сделку, добавив: «Несколько сторон заин-

тересованы в продолжении проекта Lilium, включая группу инвесторов из Christmas Eve и другие международные организации».

Поскольку была переведена лишь часть стоимости

покупки, активы Lilium находятся в двух немецких компаниях. Однако Lilium Aerospace необходимо будет привлечь, поскольку у нее есть контракты с сотрудниками. Однако неясно, сколько сотрудников еще могут, или захотят вернуться в компанию.



Росавиация опровергла информацию о запрете эксплуатации вертолетов Ми-8Т

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) опровергло информацию о возможном запрете эксплуатации вертолетов Ми-8Т для коммерческих перевозок пассажиров, сообщает РБК. «Информация о том, что до конца марта может быть принято решение о запрете на использование вертолетов Ми-8Т для коммерческих перевозок пассажиров, не соответствует действительности», — сказали в пресс-службе ведомства.

О возможном введении Росавиацией ограничений на регулярные коммерческие перевозки на Ми-8Т, в частности, ранее сообщал телеграм-канал «Авиаторщина». По информации авторов канала, агентство прорабатывает это решение вместе с производителем — Национальным центром вертолетостроения им. Миля и Камова (входит в холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех»).

Как уточнил РБК представитель агентства, в отрасли идет дискуссия о возможном ограничении условий эксплуатации этих машин. Ее инициаторами стали эксплуатанты вертолетной техники, предложившие на одном из плановых совещаний Росавиации по безопасности полетов ограничить использование Ми-8Т «в сегменте только коммерческих перевозок пассажиров». Собеседник РБК подчеркнул, что на данный момент «никаких решений не принято».

«Ограничения могут быть неполными, например, перевозка меньшего количества пассажиров на борту. Сейчас идет анализ необходимости ограничить эксплуатацию Ми-8Т для коммерческих перевозок пассажиров. Оцениваются преимущества и недостатки такого решения. Если есть возмож-

ность нивелировать возможные риски для безопасной эксплуатации Ми-8Т, это надо делать, но крайне взвешенно», — добавили в пресс-службе.

Если решение об ограничении режима эксплуатации будет принято «в том или ином виде», его реализация будет «максимально гибкой и распределенной во времени». Росавиация пообещала учесть реальные потребности администраций регионов и их жителей в перевозках на вертолетах этого типа, так как часть региональных коммерческих операторов Ми-8Т не обновили парк и продолжают их эксплуатацию.

Источник, близкий к госкорпорации «Ростех», сказал РБК, что в большинстве случаев возраст на-

ходящихся в эксплуатации Ми-8Т превышает 25 лет, что выдвигает высокие требования к уровню их технического обслуживания. «Мало кто вкладывается сегодня в нормальный сервис — машины эксплуатируются буквально на износ. Поэтому их замена в парках авиакомпаний — вопрос времени», — считает собеседник РБК. Он добавил, что в России выпускают сегодня Ми-8АМТ/МТВ-1 — более современные модификации вертолетов с современной бортовой техникой и высокой энергооборуженностью, уровень безопасности полетов которых существенно выше.

Осенью 2022 года холдинг «Вертолеты России» пытался запретить продление сроков эксплуатации Ми-8Т и Ми-26Т.



Эффективность по-швейцарски: зачем правительству самолет, который некуда ставить

Амбициозная покупка Bombardier Global 7500 швейцарским правительством — современного бизнес-джета стоимостью 103 миллиона швейцарских франков (\$117 млн) — неожиданно обернулась логистическим кошмаром. То, что должно было стать символом швейцарской эффективности, превратилось в пример неудачного расчета.

После торжественной доставки в декабре 2024 года чиновники быстро столкнулись с серьезной проблемой: самолет оказался слишком большим для ангаров в аэропорту Берн-Бельп, где обычно базируются официальные воздушные суда. Теперь его приходится держать на авиабазе Пайерн в 40 километрах от столицы, пока не построят новый ангар — а это займет еще два года.

Но и это еще не все. Взлетно-посадочная полоса в Берне слишком короткая, чтобы Global 7500 мог взлетать с полным запасом топлива, что сводит на нет его ключевое преимущество — дальность полета в 14 260 километров. Для дальних поездок чиновникам теперь приходится сначала лететь в Цюрих или Женеву, а уже оттуда — на своем «воздушном лимузине».

Не обошлось и без казусов. Во время визита швейцарской делегации в Боливию выяснилось, что Global 7500 не сертифицирован для высокогорных аэропортов, поэтому часть пути пришлось преодолевать обычным коммерческим рейсом, оказавшись среди обычных пассажиров.

Новенький самолет пришел на смену более компактному и практичному Cessna Citation Excel, который исправно служил два десятилетия. Пока же

обязанности по перевозке чиновников выполняют Dassault Falcon 900 и два Bombardier Challenger 604, а Global 7500 остается неиспользуемым, ожидая сертификации и установки системы защиты от переносных зенитных ракет.

Global 7500 задумывался как флагманский сверхдальнемагистральный бизнес-джет с четырьмя зо-

нами комфорта, полноценной кухней и возможностью разогнаться до скорости 0,925 Маха. Однако все эти достоинства не помогают швейцарским чиновникам, которые вынуждены летать обычными рейсами, пока их роскошный самолет стоит без дела.

Источник: Pravda.ru



Gogo получила сертификат FAA для терминала Plane Simple Ka-диапазона

Компания Gogo подтвердила получение дополнительного сертификата типа от FAA для хвостовой антенны Plane Simple Ka-диапазона для самолетов Gulfstream GV/G550. Эта новейшая разработка знаменует собой еще одну важную веху в развитии серии антенн Plane Simple. Она дополняет существующие системы Plane Simple Ka-диапазона, которые уже устанавливаются на Gulfstream G650/G650ER.

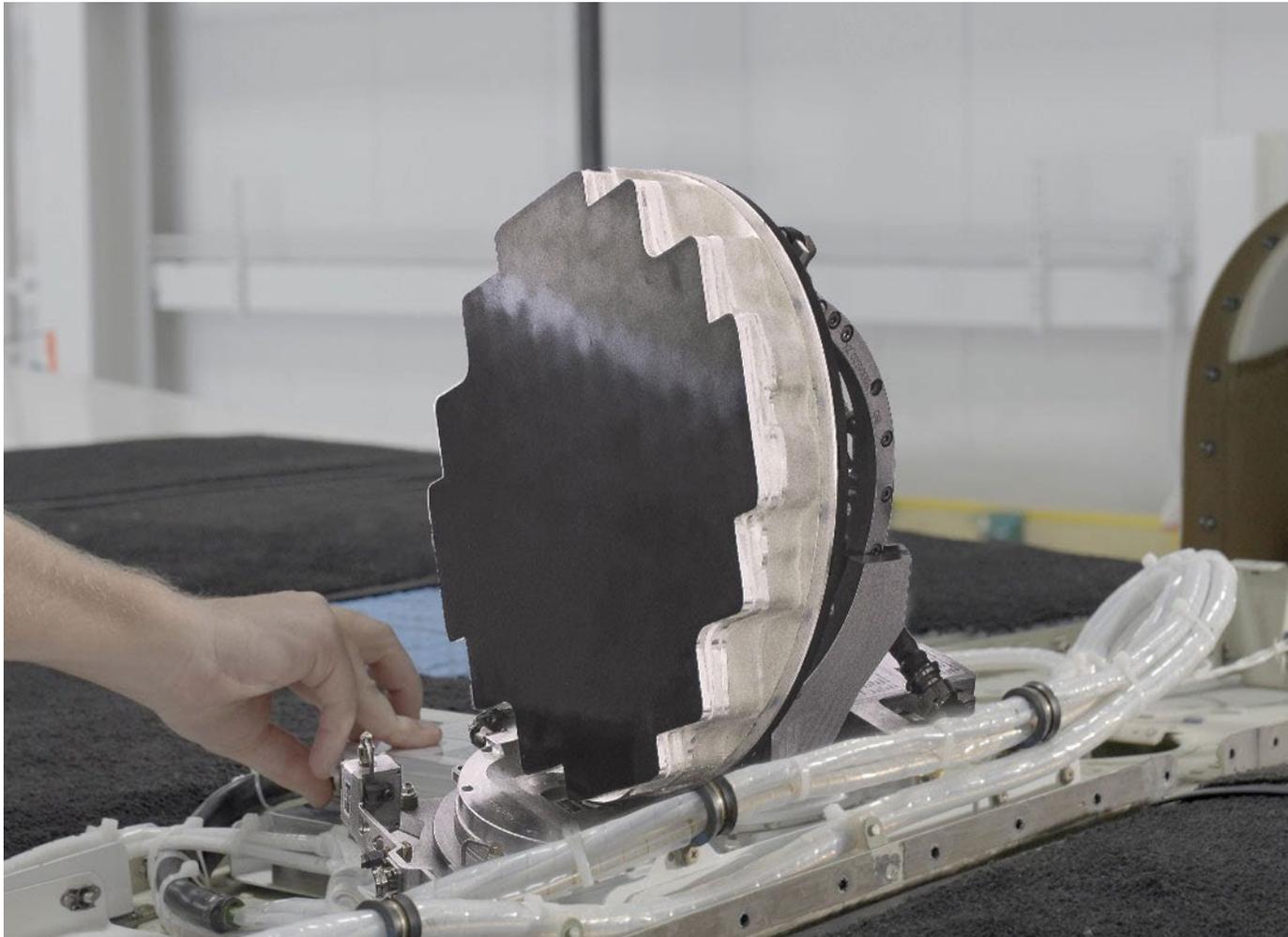
В терминале оптимизирован модуль модема, который интегрирован с маршрутизатором SD Gateway для предоставления высокоскоростной широкополосной связи устройствам пассажиров и экипажа.

Оборудование Ka-диапазона теперь доступно для установки в авторизованных центрах обслуживания Gulfstream и Jet Aviation.

Антенна Ka-диапазона, принимающая сигнал с существующих спутников Viasat GX и обеспечивающая сервис Jet ConneX, является первым терминалом в бизнес-авиации, созданным для оптимизации совместимости со спутниками следующего поколения Viasat GX. Они будут передавать сигналы двойной полярности, более чем в два раза увеличивая объем передаваемых и принимаемых данных, обеспечивая улучшенные возможности подключения, поддерживая видеоконференции, потоковую передачу и повышенный приоритет сети для пользователей бизнес-авиации.

Генеральный директор Gogo Крис Мур отметил, что новейший STC в растущем портфолио компании предоставляет владельцам и операторам Gulfstream GV и G550 доступ к большей скорости, большему объему данных и большей гибкости тарифных планов, а также упрощает использование двух различных вариантов для оптимизации глобальной связи благодаря нашей стратегии многоорбитального и многодиапазонного вещания. В то же время прямая совместимость со спутниками следующего поколения Viasat GX помогает операторам обеспечить надежную связь в будущем и дает дополнительные преимущества, предоставляемые экосистемой Gogo, включая квалифицированную глобальную поддержку, беспрецедентные услуги в области кибербезопасности и портфель подключений, разработанный с учетом меняющихся условий подключения.

Генеральный директор Gogo Крис Мур отметил, что новейший STC в растущем портфолио компании предоставляет владельцам и операторам Gulfstream GV и G550 доступ к большей скорости, большему объему данных и большей гибкости тарифных планов, а также упрощает использование двух различных вариантов для оптимизации глобальной связи благодаря нашей стратегии многоорбитального и многодиапазонного вещания. В то же время прямая совместимость со спутниками следующего поколения Viasat GX помогает операторам обеспечить надежную связь в будущем и дает дополнительные преимущества, предоставляемые экосистемой Gogo, включая квалифицированную глобальную поддержку, беспрецедентные услуги в области кибербезопасности и портфель подключений, разработанный с учетом меняющихся условий подключения.



Ethiopian Airlines получил Boeing 737-800 в VIP конфигурации

Крупнейшая африканская авиакомпания Ethiopian Airlines сообщает о пополнении своего парка новым Boeing 737-800 в VIP конфигурации. Компания планирует эксплуатировать его исключительно для чартерных рейсов VIP-класса и небольших групп. В компании отметили, что новое предложение подтверждает приверженность Ethiopian Airlines обслуживанию инвесторов, деловых кругов Африки и всех путешественников, которые ищут чартерные рейсы премиум-класса с обслуживанием мирового класса.

«Являясь ведущей авиационной группой в Африке, Ethiopian Airlines постоянно стремится совершенствовать свои услуги, чтобы соответствовать динамичным требованиям путешественников по всему континенту и за его пределами. Появление этого бизнес-джета подчеркивает стремление авиакомпании предоставлять гибкие и высококлассные туристические решения, отвечающие потребностям руководителей корпораций, дипломатов и частных путешественников», - сообщает пресс-служба перевозчика.

Представленный Boeing 737-800 спроектирован таким образом, чтобы обеспечить исключительные впечатления от путешествия благодаря просторному и роскошному салону с креслами премиум-класса и элегантным интерьером для максимального комфорта. Специально подобранное расположение кресел – 32 для коммерческих рейсов и 19 для частных – обеспечивает эксклюзивную и интимную атмосферу для избранного количества пассажиров. Уделяя особое внимание конфиденциальности и безопасности, самолет является идеальным выбором для руководителей

компаний, правительственных чиновников и высокопоставленных путешественников. Пассажиры также могут пользоваться самыми современными удобствами в полете, включая передовую развлекательную систему, отображаемую на мониторах диагональю 42 дюймов, подключение Wi-Fi и питание премиум-класса на борту в соответствии с их предпочтениями. Кроме того, благодаря увеличенной дальности полета и экономичности Boeing 737-800 VIP гарантирует бесперебойное и надежное выполнение чартерных рейсов на короткие и средние расстояния.

Комментируя это событие, генеральный директор Ethiopian Airlines Group г-н Месфин Тасью заявил: «Как ведущий авиаперевозчик Африки, мы всегда ищем способы расширить наши предложения и удовлетворить уникальные запросы наших разнообразных клиентов. С появлением бизнес-джета Boeing 737-800 мы поднимаем наши чартерные перевозки на новый уровень, гарантируя нашим клиентам непревзойденную роскошь, удобство и сервис мирового класса. Это еще один шаг в нашем стремлении развивать бизнес и инвестиционные возможности в Африке и за ее пределами».



FAI сообщает о стабильных доходах в 2024 году и опережающем обновлении парка

Авиационная группа FAI, один из ведущих мировых провайдеров критически важных авиационных услуг, объявляет о консолидированной выручке группы в 2024 году в размере 130 млн евро. Это соответствует выручке группы, достигнутой в 2023 году.

FAI продолжает программу обновления парка воздушных судов и добавила второй Learjet 60XR к своему парку самолетов Bombardier, насчитывающему 16 самолетов. Этот самолет (D-CFAQ) заменяет один из четырех устаревших Learjet 60. FAI намерена заменить все оставшиеся у нее самолеты Learjet 60 на модель XR в течение следующих 24 месяцев. В то же время FAI рассматривает самолеты Bombardier Challenger 605 и Global 6000 для замены шести устаревших самолетов Bombardier Challenger 604 и пяти самолетов Global Express, соответственно.

Что касается других новостей, то FAI Technik, подразделение ТОиР авиационной группы FAI, подтверждает, что до 31 марта закрывает свою базу технического обслуживания в Берлинском аэропорту Бранденбург имени Вилли Брандта (BER). Этот шаг последовал за длительным периодом безуспешных переговоров с аэропортовой компанией о приобретении в аренду земли для строительства специального современного ангара.

Основатель и председатель правления FAI Зигфрид Акстманн отметил, что, к сожалению, проект строительства совершенно нового центра технического обслуживания в BER в ближайшем будущем оказался невыполнимым. «Существующая струк-

тура, которая была создана после Второй мировой войны, больше не соответствовала ни нашим ожиданиям, ни ожиданиям наших клиентов. Это, наряду с требованием аэропортов о заключении долгосрочного договора аренды и значительным увеличением арендной платы, сделало дальнейшее пребывание в BER неприемлемым».

FAI Technik подтверждает, что все ее клиенты за пределами Берлина, на долю которых приходится более 95% выручки Берлинского центра технического обслуживания, будут обслуживаться на ее предприятиях в Нюрнберге. Численность

персонала FAI в Нюрнберге будет соответственно увеличена.

Авиационная группа FAI примет участие в выставке AERO Friedrichshafen с 9 по 12 апреля 2025 года в новом бизнес-павильоне Business Aviation Dome. На статической экспозиции также будет представлен Challenger 604 с совершенно новым интерьером и высокоскоростным доступом в интернет (Ku-диапазон). Чартерная команда FAI и эксперты из отдела технического обслуживания будут присутствовать на месте, чтобы ответить на вопросы посетителей.



S&P Global обновило рейтинги VistaJet

В своем новом отчете S&P Global обновило рейтинги Vista Global Holding. S&P подтвердило рейтинг Vista Global на уровне B+, сохранив негативный прогноз.

Согласно последнему отчету, «более медленное, чем ожидалось, улучшение операционных показателей в 2024 году привело к тому, что отношение средств от операций (FFO) к долгу, скорректированное на глобальные рейтинги S&P, осталось значительно ниже 12%».

S&P продолжило: «Мы прогнозируем, что операционные показатели Vista Global продолжат улучшаться в течение 2025-2026 годов, хотя мы видим риск того, что Vista Global, возможно, не сможет восстановить показатели кредитоспособности, соответствующие рейтингу B+. Недавно объявленный выпуск конвертируемых привилегированных акций на сумму \$600 млн и предлагаемый срочный обеспеченный кредит на сумму \$500 млн для рефинансирования задолженности по финансированию воздушных судов сократят ежегодную амортизацию долга и процентные платежи Vista Global, поддерживая покрытие денежных процентов по FFO и уровень ликвидности. Мы подтвердили наш кредитный рейтинг эмитента на уровне B+ для Vista Global. Мы также повысили рейтинг выпуска приоритетных необеспеченных облигаций на \$2 млрд с B- до B и присвоили рейтинг выпуска BB предлагаемому Vista Global новому приоритетному срочному кредиту на \$500 млн с обеспечением».

Негативный прогноз по долгосрочному кредитному рейтингу эмитента указывает на то, что S&P может понизить рейтинг в течение следующих 12

месяцев, если в 2025 и 2026 годах компания не сможет достичь средневзвешенного соотношения финансовых результатов к долгу выше 12%. То же самое происходит, если свободный операционный денежный поток (FOCF) после уплаты арендных платежей остается отрицательным или ликвидность снижается.

«Результаты Vista Global за 2024 год улучшились по сравнению с предыдущим годом, но не так сильно, как мы ожидали. Скорректированный на S&P Global Ratings показатель EBITDA компании вырос примерно до \$750 млн в 2024 году (с примерно \$670 млн в 2023 году), но оказался ниже нашего предыдущего прогноза, согласно которому он должен был увеличиться до \$800-830 млн. Мы отмечаем, что при расчете скорректированной EBITDA мы учитываем единовременные затраты и переменные арендные платежи. Более медленное, чем ожидалось, улучшение операционных показателей было связано со снижением выручки от использования парка по требованию, и, хотя рост выручки от высокомаржинальных программ оставался высоким и в 2024 году составил около 17%, он замедлился по сравнению с 28% годом ранее. Спрос на частные чартерные рейсы во всех регионах по-прежнему был ниже, чем ожидалось, хотя мы понимаем, что Vista Global превзошла рынок в целом. Кроме того, в 2024 году компания столкнулась со значительным оттоком оборотных средств. В результате скорректированный показатель FFO Vista Global по отношению к долгу составил около 8% в 2024 году, оставаясь значительно ниже нашего порога в более чем 12% для рейтинга B+», - резюмируют в агентстве.

В агентстве отметили, что существует риск того, что в 2025-2026 годах Vista Global может не достичь показателей кредитоспособности, соответствующих рейтингу B+. В настоящее время агентство прогнозирует, что в 2025 году скорректированная EBITDA Vista Global увеличится до \$780-800 млн и \$830-850 млн в 2026 году, что будет поддерживаться ростом выручки от членских подписок на 10-14%, что частично компенсируется продолжающимся снижением выручки от продаж. В S&P ожидают, что скорректированная рентабельность по EBITDA Vista Global продолжит расти в пределах 27-28% (после примерно 27% в 2024 году), поскольку компания продолжает увеличивать свою долю выручки в сегменте высокодоходных программ и сокращать единовременные расходы. В результате агентство прогнозирует, что в 2025 и 2026 годах скорректированный финансовый результат Vista Global по отношению к долгу составит 10-12%. «Мы видим значительный шанс того, что компания сможет превзойти наш базовый прогноз по увеличению выручки и маржи, а это означает, что она сможет достичь средневзвешенного отношения финансового результата к долгу выше 12%, что соответствует рейтингу B+».

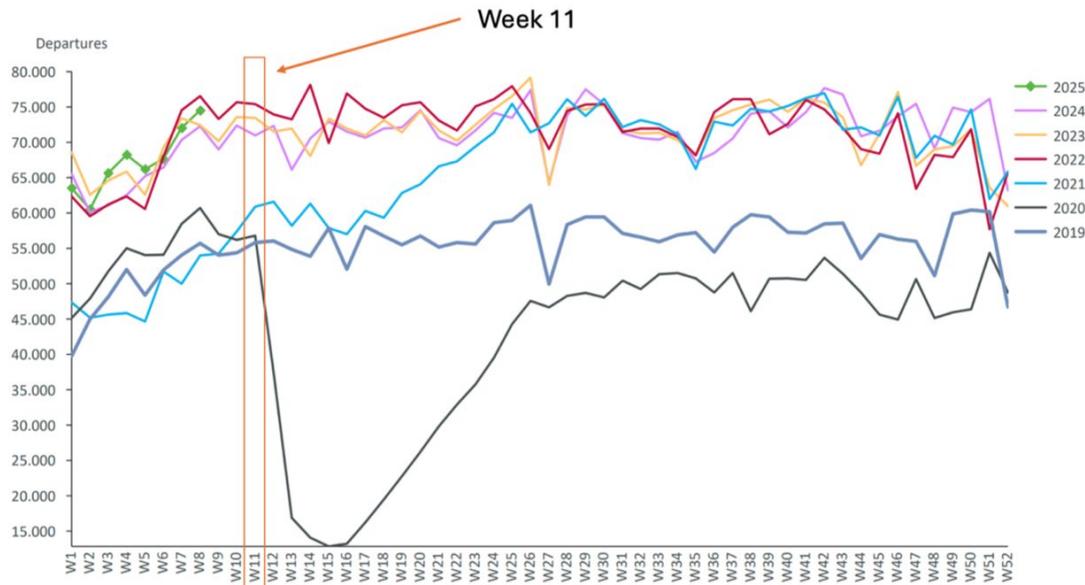


На 11-й неделе трафик вырос на 4% в годовом исчислении и на 29% по сравнению с 2020 годом

Пять лет назад на этой неделе начались карантинные меры из-за коронавируса, что привело к приостановке практически всех полетов самолетов в течение следующего месяца. Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 11-й неделе 2020 года во всем мире было выполнено 56815 рейсов бизнес-джетов, что на 2% больше, чем в предыдущем году.

В этом году на 11-й неделе (с 10 по 16 марта) количество рейсов бизнес-джетов во всем мире выросло на 4% по сравнению с 11-й неделей 2024 года, что соответствует тенденции последних четырех недель. Коммерческие бизнес-джеты (Part 135 и 91К) показали 5%-ный рост по сравнению с 11-й неделей прошлого года, что также соответствует тенденции последних четырех недель. С начала марта выполнено 163 699 рейсов, что на 2% больше по сравнению с прошлым годом. С начала года (1 января - 16 марта 2025 года) трафик и налет бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 2% превышают показатели прошлого года.

Total weekly departures 2025, 2024, 2023, 2022, 2021, 2020 and 2019



Трафик бизнес-джетов во всем мире по неделям, в 2020 году отмечен спад из-за ограничений, связанных с коронавирусом

Country Flow	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
United States - United States	106,228	93.5%	3.2%
United States - Mexico	1,859	1.6%	-2.3%
United States - Bahamas	1,357	1.2%	2.1%
United States - Canada	1,336	1.2%	0.2%
United States - Turks and Caicos Islands	299	0.3%	2.0%
United States - Puerto Rico	214	0.2%	8.1%
United States - Sint Maarten	197	0.2%	-2.0%
United States - Cayman Islands	196	0.2%	-4.4%
United States - Dominican Republic	174	0.2%	-2.2%
United States - United Kingdom	170	0.1%	10.4%
Grand Total	113,615	100.0%	3.1%

Направления полетов в США, 1–16 марта 2025 г.

Северная Америка

На 11-й неделе активность бизнес-джетов в США превысила показатель 11-й недели 2024 года на 5%, Флорида осталась на уровне прошлого года, а в Калифорнии снизилась на 2%. В Техасе трафик резко вырос, количество рейсов увеличилось на 17% по сравнению с 11-й неделей 2024 года. Вероятно, рост в Техасе связан с проведением в Хьюстоне ежегодной крупной энергетической конференции CERAWEEK. Количество рейсов в аэропортах Хьюстона на 11-й неделе выросло на 24% по сравнению с 11-й неделей прошлого года.

К середине марта тенденции трафика в США стабилизировались, вернувшись к годовому тренду +3% (с 1 января по 16 марта), что лишь немного ниже поствыборного тренда на уровне +4%.

Рейсы из США в Мексику сократились на 2% по сравнению с мартом прошлого года, трафик в Канаду остался на уровне прошлого года. Трансатлантическая активность в этом месяце получила импульс, рейсы из США в Европу на 8% превысили прошлогодний уровень. Треть трафи-

ка из США в Европу приходится на Великобританию, полеты в Испанию выросли на 64% по сравнению с мартом прошлого года, а в Барселону – более чем на 100% по в годовом исчислении. Возможно, на это повлияло мероприятие по реслингу WWE Smackdown, прошедшее в Барселоне 14 марта.

Европейский регион

На 11-й неделе (с 10 по 16 марта) активность бизнес-джетов в Европе снизилась на 4% по сравнению с той же неделей 2024 года, было выполнено 8 887 рейсов бизнес-джетов, что на 6 300 полетов меньше, чем в последнем 52-недельном максимуме на 26-й неделе прошлого года.

Коммерческие рейсы (Part 135/91k) показали лучшие результаты: количество вылетов сократилось

всего на 2% по сравнению с 11-й неделей прошлого года. В Швейцарии и Италии зафиксировано снижение на 10% и 9%, а в Великобритании – на 4%.

К середине марта трафик европейских бизнес-джетов был подавленным, в основном из-за негативных тенденций в Германии. В марте в Германии активность была на 16% ниже прошлогодней, с начала года падение составило 9%, джеты начального уровня показали самое большое снижение в годовом исчислении.

За выходные, предшествующие Дню Святого Патрика (пятница 14-е - воскресенье 16 марта), в ирландских аэропортах был зафиксирован прилет 57-ми бизнес-джетов, что на 14% больше, чем в предыдущие выходные, и на 7% меньше, чем в 2024 году, когда праздник выпал на воскресенье. С на-

чала года трафик бизнес-джетов в Ирландии на 11% выше в годовом исчислении, и на 12% выше по сравнению с мартом прошлого года.

Остальной мир

На 11-й неделе активность бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы выросла на 13% по сравнению с 11-й неделей 2024 года. Значительный рост (+21%) наблюдался в Африке и на Ближнем Востоке. В Африке активность выросла на 19%, а Азия оказалась исключением, где трафик остался на уровне прошлого года. На 11-й неделе заметно выросло число рейсов бизнес-джетов между Эр-Риядом и Джиддой и Дубаем и Джиддой.

В минувшие выходные в Австралии Ландо Норрис одержал победу на Гран-При Австралии Формулы-1, а Мельбурн стал местом старта сезона Формулы-1 2025 года. В аэропортах Мельбурна (YMEN, YMML, YMMB, YMAV) в течение гоночного уик-энда (14–16 марта) зафиксировано 30 прибытий бизнес-джетов, что почти равно количеству рейсов, зафиксированному в тот же уик-энд Гран-При в 2024 году.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое

комментирует: «Глобальная активность бизнес-джетов восстановилась после рецидива на прошлой неделе, при этом спрос в США опроверг более широкие экономические опасения; количество вылетов бизнес-джетов в Техасе выросло почти на 20% по сравнению с прошлым годом. На этой неделе активность деловых самолетов выросла в США на 28% и на 3% в Европе по сравнению с той же неделей 2020 года, когда начали вводить карантин».

Operator Type	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
Aircraft Management	79	29.5%	36.2%	238	31.8%	36.5%
Branded Charter	68	25.4%	0.0%	151	20.2%	8.7%
Fractional Ownership	59	22.0%	-6.3%	141	18.8%	27.5%
Corporate Flight Department	25	9.3%	4.2%	121	16.1%	-2.9%
Private Flight Department	14	5.2%	-12.5%	51	6.8%	-33.5%
Under Research	9	3.4%	125.0%	18	2.4%	73.8%
Government / Military	5	1.9%	400.0%	12	1.6%	1,001.5%
Ambulance / Medical	4	1.5%	33.3%	13	1.7%	-14.2%
Cargo / Logistics	4	1.5%		3	0.4%	
Shuttle	1	0.4%	-50.0%	0	0.1%	-94.9%
Grand Total	268	100.0%	11.7%	748	100.0%	12.1%

Трафик бизнес-джетов по типам операторов в Ирландии с 1 по 16 марта 2025 г.

Honeywell: авиатакси близки к массовому внедрению

Компания Honeywell опубликовала результаты опроса, согласно которым 98% пассажиров американских авиакомпаний рассмотрели бы возможность использования воздушного такси в качестве части своего путешествия. Опрос 1000 взрослых пассажиров в США также показал, что почти 8 из 10 респондентов, или 79%, путешествовали бы чаще, если бы могли добраться до аэропорта на воздушном такси.

Исследователи Honeywell определили, что среди путешественников самым большим фактором интереса была возможность сокращения общего времени в пути. Воздушные такси рассматриваются как гораздо более быстрый способ добраться до за-

груженных аэропортов или между близлежащими городами, причем почти половина респондентов назвала ключевым мотиватором «отсутствие необходимости стоять в пробках» (47%). Другие факторы включают простоту использования и удобство (61%), стоимость (61%), минимальное воздействие на окружающую среду (44%) и фактор «новизны/любопытства» еще 44 %.

Дэйв Шиллидей, вице-президент и генеральный менеджер Advanced Air Mobility в Honeywell Aerospace Technologies, прокомментировал: «Любой, кто регулярно путешествует, знает, что поездка в аэропорт и из аэропорта часто отнимает много времени, средств и доставляет хлопоты.

Воздушные такси могут предложить безопасную, быструю и инновационную альтернативу традиционным видам транспорта. Наши исследования показывают, что значительный спрос на такие услуги уже существует, но, как и в случае с любой новой технологией, потребители должны быть уверены в безопасности, стоимости и надежности. Для кого-то воздушные такси могут показаться научной фантастикой, но мы недалеко от того времени, когда они станут обычной частью путешествий».

Исследование также показало, что миллениалы (1984-2000) с наибольшим энтузиазмом относятся к полетам на воздушном такси (65%) по сравнению с 58% от общего количества респондентов, как и те, кто летал более 10 раз за последний год (67%), по сравнению с теми, кто совершил 10 или менее поездок туда и обратно (56%). Деловые путешественники более заинтересованы, чем те, кто летает на отдых (60% против 45%).

Ведущим фактором использования воздушного такси является перемещение между городами, которые находятся в пределах 100 миль друг от друга (41%). Например, ожидается, что время полета из Нью-Йорка в Филадельфию на eVTOL займет менее часа, по сравнению с двумя-тремя часами на автомобиле. Другие желаемые варианты использования включают поездки из пригородного аэропорта в центр города (31%) и на стыковочный рейс в соседнем городе (28%).

Исследование также показало, что безопасность является важным фактором для всех пассажиров: почти две трети (65%) заявили, что это жизненно важный фактор.



«Суперджет» с двигателями ПД-8 совершил первый полет

Опытный образец самолета «Суперджет» совершил первый полет с отечественными двигателями ПД-8. Он прошел в Комсомольске-на-Амуре и ознаменовал начало летных испытаний ПД-8 в составе «Суперджета».

Полет был выполнен экипажем в составе летчиков-испытателей Дмитрия Александровича Деменева, Игоря Юрьевича Гревцева и бортового оператора Максима Григорьевича Грюканова. Самолет находился в воздухе около 40 минут, достиг скорости 500 км/ч и высоты до 3000 м.

После приземления командир экипажа сообщил, что полетное задание выполнено в полном объеме. Силовая установка с двигателями ПД-8 показала стабильную работу, в полете проводилась оценка газодинамической устойчивости двигателей на постоянных и переменных режимах.

«Самолет с силовой установкой ПД-8 присоединился к летным испытаниям — это важный и долгожданный шаг на пути к сертификации технологически независимой версии „Суперджета“. Полная самоотдача и преодоление двигателестро-

ителями всех вызовов позволили самолету успешно выполнить первый полет на российских двигателях. Для интенсификации сертификационных испытаний производитель планирует подключить к ним третий, полностью российский „Суперджет“. Рассчитываем, что эта работа будет вестись в графике, необходимую финансовую и ресурсную поддержку авиастроителей государство обеспечивает в полном объеме», — заявил Первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, председатель Наблюдательного совета Госкорпорации Ростех Денис Мантуров.

В составе Госкорпорации Ростех работы по программе импортозамещения «Суперджета» выполняет большая кооперация предприятий под эгидой компании «Яковлев» Объединенной авиастроительной корпорации. Новые российские силовые установки созданы специалистами Объединенной двигателестроительной корпорации.

«Сегодняшний полет подтверждает правильность наших инженерных расчетов и высокую готовность судна. Проект реализуется в очень сжатые по меркам мирового авиастроения сроки. После 2022 года „Суперджет“ придется фактически пересобирать заново. При этом двигатель — один из ключевых элементов программы импортозамещения, это „сердце“ самолета. Впереди еще много работы и много полетов. В апреле к сертификационным летным испытаниям присоединится еще один, полностью российский, борт с двигателями ПД-8», — сказал генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов.

Для первого полета на отечественных двигателях



использовался опытный образец «Суперджета» с заводским номером 95157, произведенный в 2018 году. «Первый полет „Суперджета“ на ПД-8, с одной стороны, подводит итог большой и сложной работы, проделанной совместно с коллегами из ОДК, а с другой — открывает новый важный этап по испытанию двигателя в составе самолета. Летные испытания двигателей ПД-8 на „Суперджете“ начинаются на самолете в серийном облике с импортными системами, поскольку уровень „новизны“ в испытании столь важных компонентов, как двигатель, надо повышать постепенно. Такой подход позволит нам обеспечить необходимые темпы сертификации, а также отработать технические решения для возможности последующей ремоторизации летающего сейчас парка „Суперджетов“», — рассказал генеральный директор ОАК Вадим Бадеха.

Он также отметил, что присоединение к полетам самолета в полностью российском облике позволит исследовать в процессе сертификационных летных испытаний взаимодействие силовой установки с двигателями ПД-8 с отечественными системами.

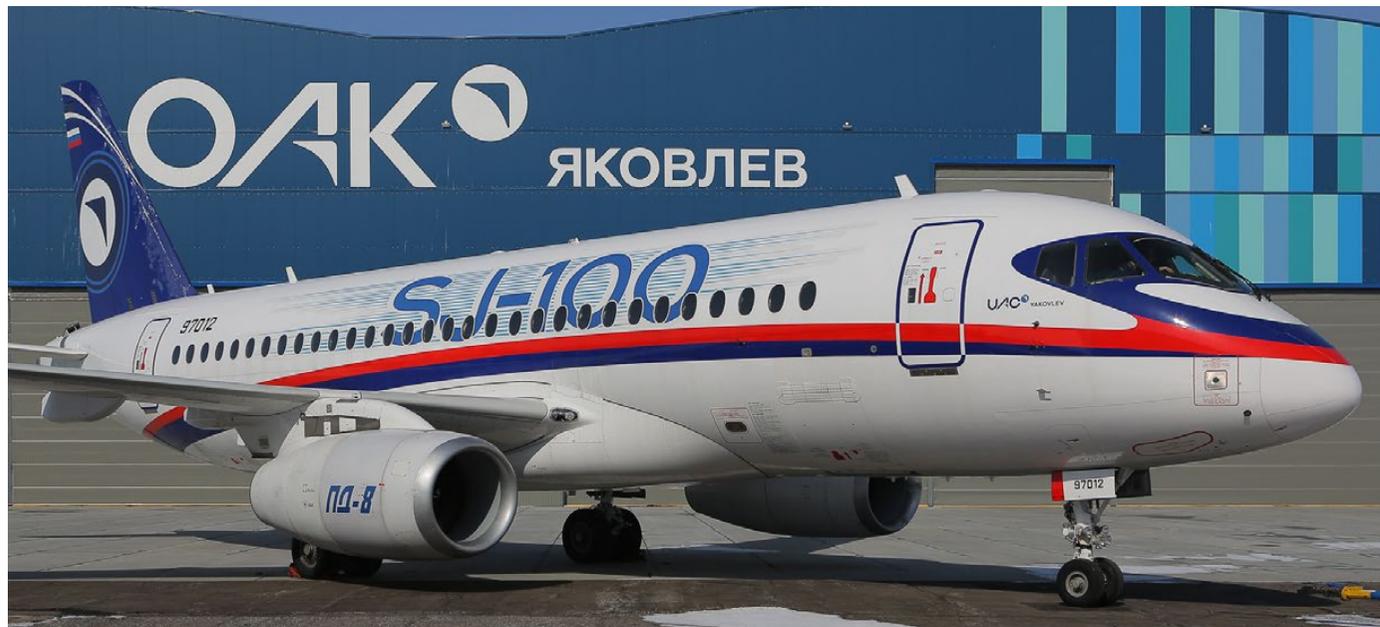
«Полет самолета с новыми отечественными двигателями ПД-8 стал одним из самых ожидаемых событий этого года. Двигатель показал хорошие результаты и в полной мере подтвердил все свои технические характеристики. Я благодарен всей большой команде ОДК и ОАК, а также руководству Минпромторга, Росавиации, Госкорпорации Ростех и НИЦ „Институт имени Н.Е. Жуковского“ за этот общий результат. До конца марта мы планируем передать еще два опытных двигателя ПД-8 для проведения летных испытаний. Получение

сертификата типа на двигатель ПД-8 запланировано на осень этого года», — отметил генеральный директор ОДК Александр Грачев.

«Наша общая цель — предоставить эксплуатантам безопасный и качественный российский самолет для комфортной перевозки пассажиров на региональных и ближнемагистральных маршрутах. „Суперджет“ в новом облике крайне необходим для решения стратегических задач, которые перед всем воздушным транспортом поставило руководство страны. Это увеличение авиамобильности наших граждан и рост интенсивности авиасообщения в России к 2030 году в полтора раза», — сказал руководитель Росавиации Дмитрий Ядров.

Двухконтурный турбовентиляторный двигатель ПД-8 тягой 8 тонн для пассажирского самолета «Суперджет» и самолета-амфибии Бе-200 создан с применением новых российских материалов и прогрессивных технологий. В работе задействована широкая кооперация предприятий ОДК, активно применяется опыт создания двигателя ПД-14.

В рамках работ по импортозамещению ближнемагистрального узкофюзеляжного авиалайнера «Суперджет» замещается порядка 40 импортных систем и агрегатов, в том числе двигатель, авионика, шасси, вспомогательная силовая установка, комплексная система управления, системы электроснабжения, кондиционирования воздуха, противопожарной защиты и другие. Также самолет получил отечественный фюзеляж, в который были внесены изменения, упрощающие производство и обслуживание самолета.



«Ливрейные» тренды

Владельцы самолетов, возможно, становятся смелее в выборе цвета, но в мире персонализации экстерьера добиться всего непросто, отмечают эксперты рынка.

Персонализация действительно возросла, когда дело дошло до окраски экстерьера самолета – по крайней мере, к такому выводу пришел Нейт Кленке, менеджер по продажам модификаций в Duncan

Aviation. «Раньше все боялись перепродажи, поэтому ливреи были в основном белого цвета с несколькими цветными полосками», – объясняет он. «Владельцы становятся все более смелыми и говорят: если я собираюсь покрасить самолет, я хочу сделать это так, как мне нравится. Мы разработали несколько нестандартных схем, которые включают в себя уникальные дизайны, металлик и жемчуг, карбон. Я думаю, что люди с удовольствием разра-

батывают дизайн своих самолетов, который является более индивидуальным для них».

Он считает, что повышенный спрос на более смелые решения обусловлен как более высокими ожиданиями клиентов, так и более крупными самолетами. Эти тенденции, особенно рост размеров бизнес-джетов, привели к расширению покрасочного цеха Duncan Aviation. Кленке вспоминает, что когда компания начинала красить деловые самолеты, ее проекты, как правило, представляли собой самолеты с небольшим салоном, и фирме не требовался очень большой ангар для размещения полудюжины воздушных судов.

«Несколько лет назад мы действительно увидели, что размеры самолетов растут, и это стало стимулом для нашего расширения с 2001 года, когда мы начали строить гораздо более просторные ангары с более высокими воротами», – говорит Кленке. «Учитывая спрос на самолеты с большим салоном, нам потребовалось увеличить размеры наших ангаров».

В декабре 2024 года Duncan Aviation начала строительство покрасочного цеха стоимостью \$25 млн с новым двухсекционным ангаром площадью 3019 кв.м. и прилегающей к нему площадью 850 кв.м. для хранения и вспомогательного оборудования на своей площадке по техническому обслуживанию в Линкольне, штат Небраска. Он будет напрямую соединен с существующим покрасочным цехом площадью 1765 кв.м., построенным в 2012 году, который будет продолжать использоваться. Однако после завершения строительства нового объекта (ожидается в январе 2026 года)



покрасочные цеха 1 и 2, построенные в 1990 году, будут выведены из эксплуатации. Помимо поддержки более крупных воздушных судов, в целом этот шаг направлен на повышение гибкости для крупных воздушных судов, внеплановые доработки, изменение регистрационных номеров и т.д.

Что касается тенденций в дизайне ливреи, то компания сталкивается с запросами на использование темных базовых цветов для всего самолета, что продиктовано желанием обеспечить согласованность экстерьерера и интерьерера во время ремонта. Среди недавних проектов – Gulfstream G200 на основе цвета мерло и Gulfstream GV в оливково-зеленом цвете. Также наблюдается спрос на увядающие цвета. «Если краска выцветает на небольшом участке, это «подкрасить» довольно легко, но когда речь идет о равномерном распределении выцветания по фюзеляжу на крупном джете, поддержание равномерного выцветания становится настоящей проблемой», - говорит Кленке.

Выбор цвета также может повлиять на необходимость ухода. «Любят выцветшие поверхности, но они обнаруживают, что за ними действительно трудно ухаживать», - говорит Кленке. «Когда им требуется техническое обслуживание, очень сложно поддерживать или подкрашивать выцветшие поверхности после снятия панелей доступа для завершения технического обслуживания. Когда требуются выцветшие поверхности, темные базовые цвета или цвета металлик, мы специально обсуждаем с нашими клиентами, что нужно для поддержания индивидуальной схемы окраски. Теоретически мы можем покрасить самолет так, как

кому-то захочется, но есть смотровые панели, гидравлическая жидкость и топливо, и все это может затруднить поддержание качества краски с течением времени. Когда они будут проходить ежегодную или плановую проверку, потребуется доступ к ним, и для завершения технического обслуживания будет снято несколько панелей и креплений. Важно снимать эти панели очень осторожно, чтобы свести к минимуму повреждение краски; когда вы надеетесь их обратно, потребуется подкраска, и многие из этих нестандартных красок или сложных схем будет очень сложно подобрать или воспроизвести. Когда вы выбираете ливрею на заказ, требуется более высокий уровень ухода. На этапе проектирования мы предложим скорректировать расположение различных элементов дизайна, чтобы придать им одинаковую эстетику и снизить потенциальные трудности в обслуживании».

Также необходимо учитывать требования к разметке, регистрационным номерам и информационным табло.

Мэтью Бергвалл, исполнительный директор линейки продуктов Vision Jet в Cirrus, также отмечает, что при реализации идей клиентов по окраске следует учитывать множество факторов. Cirrus предлагает индивидуальный выбор ливреи Vision Jet в рамках своей программы Xi Design.

«У наших владельцев очень специфические вкусы, и мы стараемся удовлетворить их с помощью различных комплектаций», - говорит Бергвалл. «Индивидуальность в самолетах может быть довольно сложной задачей. Мы не можем просто покрасить

самолет в любой цвет. Мы должны думать о теплоизоляции. Мы должны подумать о том, как это можно использовать в условиях эксплуатации. У вас может быть ограниченное количество цветов, вы можете покрасить только определенные места на самолете. Что касается интерьерера, у нас могут быть только определенные материалы, потому что вы должны пройти все различные испытания, чтобы убедиться, что все сертифицировано. Наши дизайнеры знают, в чем заключаются эти ограничения, но также понимают и желания наших владельцев, и они сочетают их. Дизайнеры Cirrus достаточно умны, чтобы получить именно то, что хотят наши владельцы, но в рамках ограничений авиационной среды».

Сильвен Мариат, руководитель отдела креативного дизайна Airbus Corporate Jets (ACJ), рассказывает, что, хотя его команда занимается скорее интерьерерами, чем графическим дизайном, их иногда просят создать дизайн экстерьерера. «Поскольку мы креативны, нам нравится вместе с заказчиком изучать, что мы можем сделать», - говорит Мариат, добавляя, что из-за специфики окраски фюзеляжа он сотрудничает с дизайнером Airbus, специализирующимся на внешней окраске, чтобы воплотить задуманное в жизнь. «Каждый раз, когда у нас возникает такое требование, я предпочитаю ехать в Тулузу и обсуждать это с ним, чтобы быть уверенным, что то, что мы хотим сделать, возможно, потому что мы также ограничены самим самолетом. Например, горизонтальную часть крыльев нельзя красить в черный цвет из-за солнца. Это связано с химическими веществами. Но мы можем поиграть с другими цветами и деталями, чтобы в итоге все получилось именно так, как хочет заказчик».

Дизайн согласовывается с заказчиком с использованием технологии визуализации в режиме реального времени. Он также отмечает, что очень важно обеспечить согласованное освещение в визуализациях и в зоне покраски, чтобы определенные цвета получались такими, как ожидалось, и напоминает об одном гостиничном бренде, который запросил очень специфический оттенок черного. «Важно было убедиться, что все это работает при том освещении, которое вы получите в салоне, потому что цветовая гамма не должна смешиваться. У нас в Airbus есть все необходимое, чтобы убедиться, что это отличный продукт».

Нейт Кленке из Duncan Aviation также отмечает, что освещение имеет ключевое значение для покрасочных работ. Оно должно быть «по-настоящему белым». «Попробуйте покрасить что-нибудь в помещении, где есть только один источник освещения:

трудно определить, где вы получаете правильную гамму», - говорит Кленке. «Краска обладает полупрозрачностью. Полное и равномерное освещение очень важно для обеспечения однородности цвета по всему самолету. В зависимости от цвета, для полного покрытия может потребоваться несколько слоев краски, поэтому очень важно обеспечить хорошее освещение и свести к минимуму затенение в том месте, где окрашивается самолет».



Самолет недели

Оператор/владелец: *Avcon Jet*

Тип: *Embraer Praetor 500*

Год выпуска: **2023 г.**

Место съемки: *март 2025 года, Samarkand International Airport - UTSS, Uzbekistan*



Фото: Дмитрий Петроченко