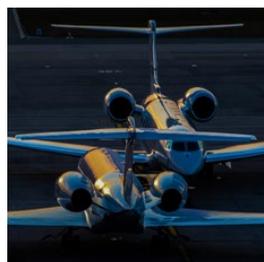




Согласно данным WINGX, в течение 32-й недели (4-10 августа) во всём мире выполнено 74340 рейсов бизнес-джетов, что на 1% меньше, чем на предыдущей неделе, и на 5% больше по сравнению с 32-й неделей 2024 года. Самой активной за последние 52 недели остается 26-я неделя 2025 года с 78808 рейсами бизнес-джетов. С начала августа (1-10 августа) число вылетов бизнес-джетов во всём мире превысило 100000, достигнув 105177 рейсов, что на 5% больше, чем в аналогичном периоде августа прошлого года, и на 31% больше по сравнению с 2019 годом. Глобальный парк активных бизнес-джетов продолжает расти: в этом месяце в эксплуатации находилось 15364 воздушных судна, что на 4% больше, чем в августе прошлого года, и на 21% больше, чем в 2019 году.

Последний отчет AMSTAT показывает небольшое снижение количества сделок на вторичном рынке во втором квартале 2025 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, однако число соглашений выросло на 14% в годовом исчислении. Согласно отчету, количество сделок с бизнес-джетами и турбовинтовыми самолётами во втором квартале 2025 года снизилось на 2,4% в годовом исчислении, но все же превысило 10-летний средний квартальный показатель на 7,4%. Сильный первый квартал более чем компенсировал дефицит второго квартала, что привело к росту объёмов транзакций с начала года на 14% по сравнению с первой половиной 2024 года.

Pilatus Aircraft временно приостанавливает поставки турбовинтовых PC-12 и бизнес-джетов PC-24 в США из-за высоких пошлин — 39% — недавно введённых на швейцарский импорт в США. По данным Pilatus, «новый торговый тариф, введенный властями США, ставит Pilatus в крайне невыгодное положение по сравнению с конкурентами. В краткосрочной перспективе пошлина приведёт к временной приостановке поставок самолётов PC-12 и PC-24 в США. Все детали вы найдете в текущем выпуске BizavNews.



Активность бизнес-джетов опережает август прошлого года

WINGX: Спрос на бизнес-джеты этим летом продолжает расти, увеличившись на 4% в годовом исчислении, что является самой высокой тенденцией с 2022 года. Даже в Европе наблюдается рост трафика, несмотря на спад во Франции в годовом исчислении в связи с годовщиной Олимпиады в Париже

стр. 21

Argus: в июле глобальный трафик бизнес-авиации набирает обороты

Согласно последнему отчёту TraqPak от Argus International, мировая активность деловой авиации в июле выросла на 3,7% в годовом исчислении, причем Северная Америка соответствовала этому росту. В Европе же в июле наблюдался третий месяц подряд рост в годовом исчислении на 1,8%

стр. 23

AMSTAT: число сделок на вторичном рынке снизилось

Последний отчет AMSTAT показывает небольшое снижение количества сделок на вторичном рынке во втором квартале 2025 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, однако число соглашений выросло на 14% в годовом исчислении

стр. 24

Charter Green Light: Держим риски под контролем

По данным IATA, в феврале 2025 года мировой рынок грузовой авиации перешёл в фазу спада. Все большее количество рейсов грузовых операторов выполняются в условиях дополнительных нагрузок. Сегодня в гостях у BizavNews Генеральный директор Charter Green Light Алексей Маляревич

стр. 25

Пошлины вынуждают Pilatus Aircraft приостановить поставки в США

Компания Pilatus Aircraft временно приостанавливает поставки турбовинтовых PC-12 и бизнес-джетов PC-24 в США из-за высоких пошлин — 39% — недавно введенных на швейцарский импорт в США. По данным Pilatus, «новый торговый тариф, введенный властями США, ставит Pilatus в крайне невыгодное положение по сравнению с конкурентами. В краткосрочной перспективе пошлина приведёт к временной приостановке поставок самолётов PC-12 и PC-24 в США. Существующие отношения с нашими американскими клиентами и предоставление услуг будут продолжаться беспрепятственно и в полном объёме».

По данным Switzerland Global Enterprise, с внесением поправок в Указ о взаимных таможенных пошлинах от 31 июля 2025 года взаимная таможенная пошлина на товары швейцарского происхождения, импортируемые с 7 августа 2025 года, была увеличена до 39% (ранее 31%). Эта пошлина применяется сверх действующей пошлины в рамках режима наибольшего благоприятствования. В каждом случае решающее значение имеет страна происхождения товара, а не страна отправления.

«Для товаров с долей США не менее 20% дополнительная пошлина применяется только к стоимости без учета доли США», — добавили в компании. Предположительно, это позволит частично исключить применение пошлин к самолётам PC-12 и PC-24, которые оснащены авионикой производства США (Honeywell и Garmin), а в случае PC-24 — двигателями (Williams International), при условии, что эти компоненты составляют более 20% от стоимости каждого самолёта.

По данным Pilatus, «прочная финансовая база компании в сочетании с достаточной ликвидностью, высоким спросом во всём мире, хорошей загрузкой производственных мощностей и имеющимися заказами на сумму около 2 млрд швейцарских франков (без учёта заказов из США) обеспечивают надёжную основу в непростые времена. Государственная авиация — ещё одно стратегически важное направление: этот сегмент бизнеса, включающий учебные самолёты PC-21 и PC-7 МКХ, обладает значительным потенциалом и вносит существенный вклад в стабильность компании в текущей ситуации».



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



Embraer открывает авторизованный сервисный центр в Чили

Embraer назначила компанию Aerocardal авторизованным сервисным центром в Чили. Aerocardal, базирующаяся в международном аэропорту имени Артуро Мерино Бенитеса в Сантьяго, будет предоставлять услуги по линейному техническому обслуживанию Phenom 300, включая внеплановое техническое обслуживание, поддержку AOG и выездные проверки для клиентов, работающих в стране.

«Embraer продолжает ускорять стратегическое позиционирование своей сети авторизованных сервисных центров, и мы рады, что теперь сотрудничаем с Aerocardal в Чили. Они расположены в стратегически важном центре и на протяжении последних десятилетий обеспечивают превосходный

сервис для своих клиентов», - сказал Фрэнк Стивенс, вице-президент по техническому обслуживанию Embraer Services & Support. «Мы надеемся на успешное партнёрство с Aerocardal и продолжим расширять возможности Embraer в Латинской Америке и во всем мире».

Помимо Латинской Америки, Embraer недавно удвоила мощности по техническому обслуживанию деловых самолётов в США, открыв новые линии техобслуживания в Далласе, Кливленде и Сэнфорде, штат Флорида. У компании есть девять собственных сервисных центров, специализирующихся на обслуживании бизнес-джетов.



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

EASA одобрило установку Gogo Galileo HDX на CJ1+

Немецкий провайдер ТОиР и эксплуатант Atlas Air Service в партнёрстве с инженерной сетью FTI получил сертификат EASA STC на установку системы Gogo Galileo HDX и маршрутизатора Avance SCS на самолёте Cessna Citation CJ1+. Это уже второй сертификат соответствия для установки Galileo HDX, который компании получили за прошедший год. Первый был получен для Embraer Phenom 300 в январе.

Система использует низкоорбитальную спутниковую группировку Eutelsat OneWeb и может обеспечивать передачу данных со скоростью до 60 Мбит/с на загрузку и до 11 Мбит/с на выгрузку, обеспечивая стабиль-

ное широкополосное соединение с низкой задержкой. Это представляет собой значительное усовершенствование по сравнению с предыдущими системами, доступными для самолётов лёгкого и среднего классов.

В офисах Atlas в Бремене, Аугсбурге и Альтенрейне, Швейцария, система может быть установлена в течение 10-14 рабочих дней, и в качестве авторизованных партнеров Gogo по дистрибуции обе компании предоставят оборудование Galileo другим провайдерам ТОиР, а также STC для интеграции. Они продолжают сотрудничество в разработке дополнительных системных блоков Galileo HDX для других моделей CJ.



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

Global Jet будет управлять Falcon 6X Олега Тинькова

Как стало известно BizavNews, люксембургская дочка Global Jet заключила контракт на менеджмент Dassault Falcon 6X (LX-TIN). Речь идет о четвертом прототипе французского флагмана, который принимал участие в лётных испытаниях и демонстрировался на многочисленных выставках.

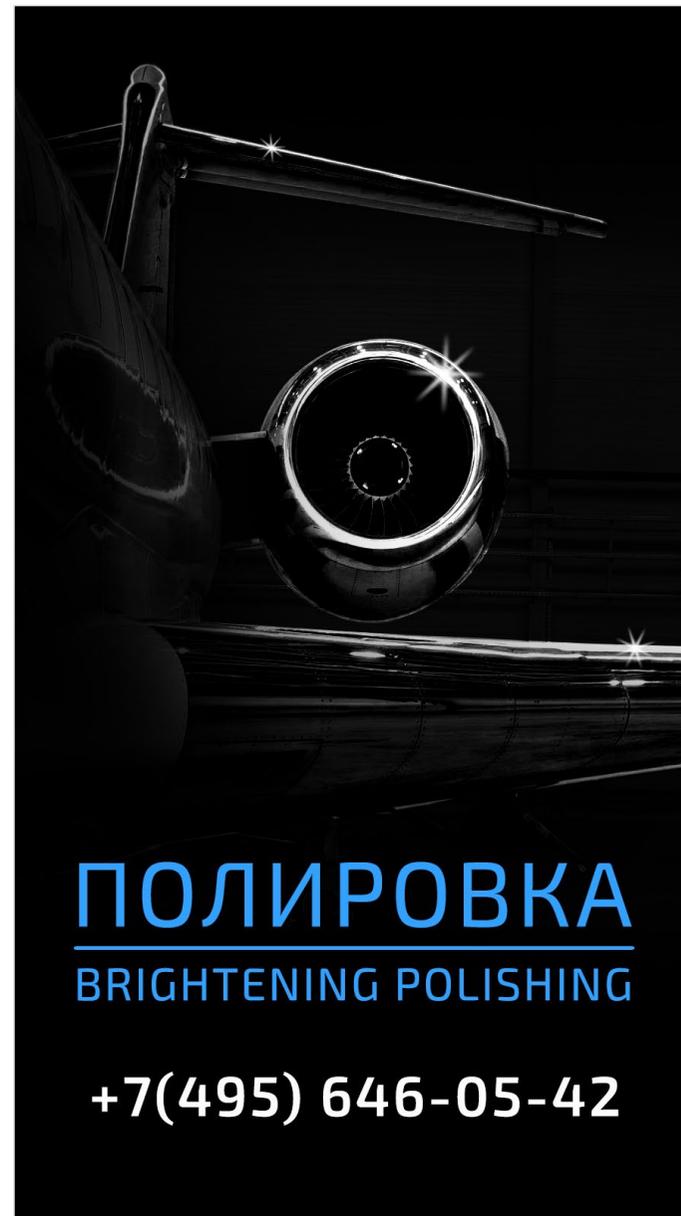
Воздушное судно приобрел Олег Тиньков (в феврале 2024 года включён в реестр иноагентов), традиционного украсив киль своим гербом. Самолёт был произведен в 2022 году, и в июне он получил нового владельца.

По данным на 2024 год, Олег Тиньков проживает на Кипре и занимается проектом La Datcha и благотворительным фондом семьи Тиньковых. Также известно, что Тиньков вместе с Майклом Калви выступал одним из инвесторов мексиканского финтех-стартапа Plata, основанного бывшими топ-менеджерами «Тинькофф». В марте 2025 года стартап стал «единорогом», достигнув оценочной стоимости \$1,5 млрд.

На протяжении своей жизни Тиньков владел почти всей линейкой джетов французского производителя: Falcon 2000LX, Falcon 7X и Falcon 8X.



Фото Nathan SCHRENK



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

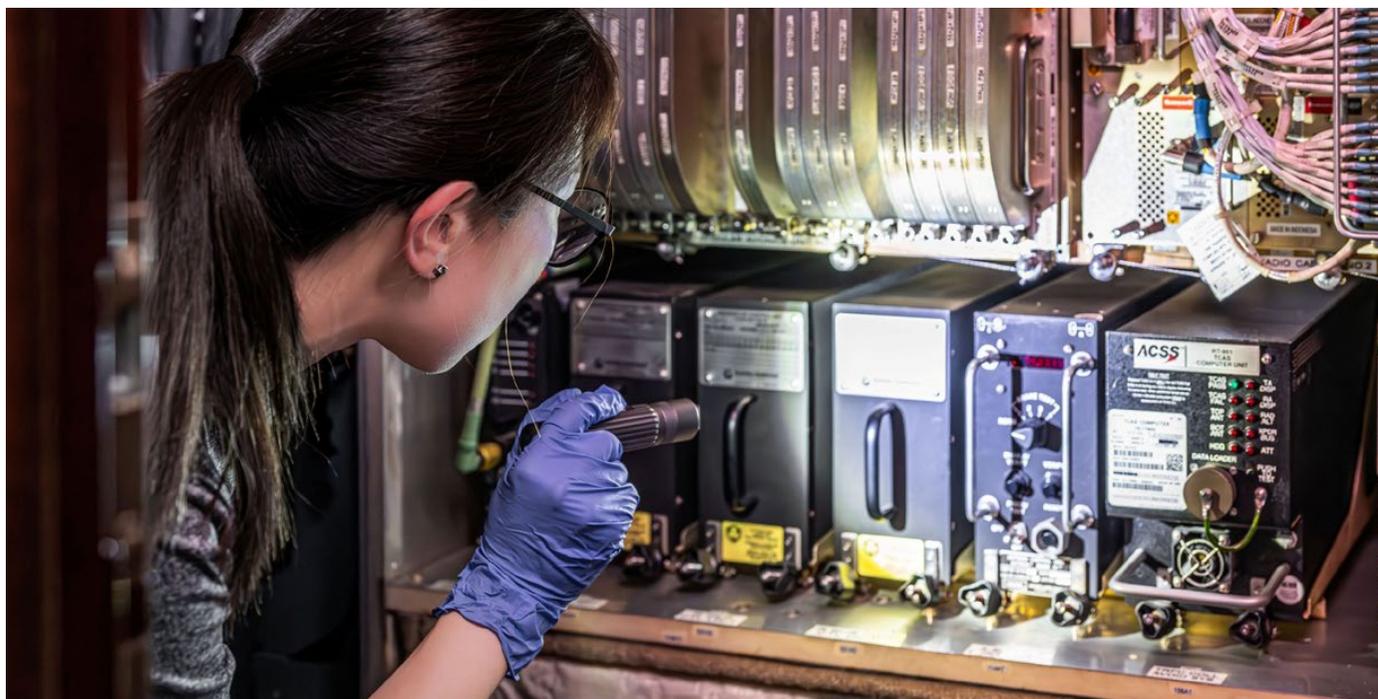
TAG Aviation займётся обслуживанием G700

TAG Aviation Engineering (TAE) расширила возможности по обслуживанию бизнес-джетов Gulfstream после того, как G700 был включен в список одобренных по Part 145. Компания добавила поддержку G700 на своих базах технического обслуживания в Гонконге и Макао. «Это подтверждает нашу готовность предоставлять комплексные услуги по техническому обслуживанию самолётов следующего поколения», - говорится в сообщении компании.

В TAE уже есть персонал, прошедший заводское обучение на самолётах G700 и имеющий опыт эксплуатации, и компания планирует провести дополнительное обучение на G700.

«TAG Aviation Engineering укрепляет свои обязательства, оставаясь ведущим специалистом по техническому обслуживанию самолётов последнего поколения», - сказал Фил Балмер, ответственный менеджер TAG Aviation Engineering. «Наш персонал — это основа нашей деятельности. Постоянно инвестируя в обучение, мы стремимся обеспечить высочайшие стандарты безопасности, компетентности и эффективного обслуживания самолётов последней модели Gulfstream».

Компания TAE оказывает услуги по техническому обслуживанию бизнес-джетов Gulfstream в Азии более десяти лет.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Компания GDAT получила первый в Китае вертолёт Airbus H160

Компания Airbus Helicopters поставила компании GDAT вертолёт H160, который стал первым в Китае. Этот вертолёт — один из пятидесяти H160, первоначально заказанных компанией GDAT в апреле 2023 года, и пять из этих пятидесяти вертолётов уже были поставлены компании GDAT.

Воздушное судно будет использоваться, в первую очередь, в энергетическом секторе, включая морские перевозки для нефтяных и газовых платформ, ветряных электростанций и лоцманскую службу в портах, а также для оказания экстренной медицинской помощи и выполнения других муниципальных задач.

«Мы гордимся тем, что стали первыми, кто получил совершенно новый вертолёт H160 в Китае. Появление этого вертолёта подтверждает долгосрочную приверженность GDAT поставке передовых

вертолётных технологий как на китайский, так и на мировой рынок и подчеркивает нашу приверженность безопасности, качеству и эффективности нашей деятельности», — заявил председатель совета директоров GDAT Питер Цзян.

H160 — один из самых технологически продвинутых вертолётов в мире, спроектированный и построенный для обеспечения высочайшего уровня эксплуатационной безопасности и непревзойдённого комфорта для винтокрылых машин своего класса. H160 способен выполнять широкий спектр задач, включая правоохранительные миссии, морские перевозки, поисково-спасательные операции, частную и деловую авиацию, а также экстренную медицинскую помощь. Он эксплуатируется в Бразилии, Канаде, Франции, Японии, Малайзии, на Филиппинах, в Саудовской Аравии, Великобритании, США и многих других европейских странах.



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

Выручка NetJets и FlightSafety выросла на 9,6% во втором квартале

Авиационные услуги обеспечили рост выручки сервисной группы Berkshire Hathaway во втором квартале на \$466 млн (+8,9%) и на \$808 млн (+7,8%) за первые шесть месяцев по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Подразделение услуг включает долевого и чартерного оператора NetJets, а также провайдера авиационной подготовки FlightSafety International.

Что касается выручки от авиационной деятельности, то компания сообщила о росте на 9,6% с начала года. Это объясняется «увеличением количества самолётов в программах долевого владения и налёта NetJets, а также ростом средних тарифов».

Это было «частично нивелировано ростом расходов на лётные экипажи, а также ростом расходов на техническое обслуживание, топливо и амортизацию», — сообщила компания.

Квартальная прибыль сервисной группы до вычета налогов увеличилась на \$96 млн (+15,2%) и на \$153 млн (на 12,5%) за первое полугодие 2025 года по сравнению с прошлым годом, что в первую очередь обусловлено ростом в сфере авиационных услуг, ТТІ, лизингового бизнеса и Charter Brokerage. ТТІ — дистрибьютор электронных компонентов, а Charter Brokerage предоставляет логистические услуги для нефтяной и химической промышленности.



 An advertisement for GET JET private jet charter. It features a man in a white shirt and tie sitting in a private jet cabin, looking out the window. The logo 'GET JET' is prominently displayed at the top. Below the image, the text reads 'АРЕНДА ЧАСТНОГО САМОЛЁТА' and 'найдем лучший вариант для каждого!'

GET JET

**АРЕНДА
ЧАСТНОГО
САМОЛЁТА**

найдем лучший вариант для каждого!

Марокко поможет в производстве eVTOL VX4

Британская Vertical Aerospace подтвердила, что Марокко примет участие в производстве электрического самолёта вертикального взлёта и посадки (eVTOL) VX4. Производство будет осуществляться испанским партнёром в Касабланке. Проект будет реализован в сотрудничестве с Aciturri Aerostructures, ведущим поставщиком аэрокосмической продукции, который изготовит весь планер VX4, включая крылья, хвостовое оперение, пилоны и фюзеляж, как для предсерийных, так и для сертифицированных серийных воздушных судов.

Часть работ будет выполняться на марокканском заводе Aciturri. Компания также будет отвечать за разработку ключевых компонентов и

контроль производства, обеспечивая качество и энергоэффективность.

Генеральный директор Vertical Aerospace Стюарт Симпсон заявил, что конструкция VX4 должна быть одновременно лёгкой и прочной. «Aciturri располагает производственными мощностями для запуска самолёта в серийное производство».

VX4 рассчитан на перевозку четырёх пассажиров и пилота, имеет дальность полёта 160 км и крейсерскую скорость 240 км/ч. Он призван стать экологически чистым, быстрым и эффективным вариантом для городских и региональных перелётов на короткие расстояния.



Авионика Garmin одобрена для CJ1

После разработки в марте 2024 года полностью интегрированного комплекса авионики для самолёта Cessna Citation CJ2, обновление получило дополнительный сертификат типа FAA для Citation CJ1. В результате обновления вся оригинальная авионика была заменена сенсорными дисплеями Garmin TXi, навигаторами GTN Xi, цифровым автопилотом GFC 600 и любым другим дополнительным оборудованием.

В то время как пакет обновления включает в себя 10,6-дюймовые дисплеи TXi, покупатели могут выбрать 12,1-дюймовые дисплеи Garmin в качестве основного и многофункционального дисплея (PFD и MFD). В качестве резервного пилотажного прибора используется Garmin GI 275, установленный сбоку от пилота, а второй GI 275, установленный сбоку второго пилота, является дополнительной опцией. Pilot PFD и GI 275 питаются от аварийной шины CJ1, в то время как GI 275 второго пилота оснащен встроенным резервным аккумулятором. Выбор курса, высотомера, воздушной скорости и высоты над уровнем моря синхронизируется между GI 275 и PFD, а функция синтетического видения также доступна для отображения на GI 275.

Все приборы двигателя заменены системой индикации работы двигателя Garmin TXi (EIS), которая включает автоматически вычисляемые значения N1 для параметров взлёта, ухода на второй круг и максимальной постоянной тяги, отображаемые в виде контрольных ошибок.

В обновление включены функции ситуационной осведомленности Garmin.

ГТЛК поставит вертолёт 2-ому Архангельскому ОАО по ФНБ-проекту

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подписало договор финансовой аренды (лизинга) с АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» на поставку отечественного вертолёта Ми-8МТВ-1.

Контракт подписан в рамках реализации инвестиционного проекта ГТЛК по обновлению российского вертолётного парка с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). ГТЛК планирует принять воздушное судно на Казанском вертолётном заводе холдинга «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех и передать борт авиаперевозчику в 2025 году в контрактные сроки.

ГТЛК связывают деловые отношения со 2-ым Архангельским ОАО с 2017 года. Авиакомпания является самым крупным вертолётным предпри-

ятием СЗФО. Вертолёты и самолёты предприятия выполняют коммерческие воздушные перевозки и все виды авиационных работ: воздушные съёмки, лесоавиационные, строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные в Арктике, с морских судов, оказание медицинской помощи населению, поисково-спасательные операции и др.

Всего в 2025 году ГТЛК планирует передать российским авиакомпаниям по ФНБ-проекту 30 вертолётов, современных модификаций Ми-8, что будет способствовать как реализации гражданского госзаказа в авиастроении в соответствии с поручениями Президента РФ, так и наращиванию авиаперевозок. С начала 2025 года компания уже поставила по программе 10 вертолётов для 5 российских авиакомпаний.



Потенциальный инвестор возвращается к обанкротившейся Lilium

Ambitious Air Mobility Group (AAMG) сообщает, что получила 250 млн евро (\$291 млн) и доступ к дополнительным 500 млн евро для перезапуска неплатежеспособного разработчика eVTOL Lilium.

В пресс-релизе AAMG говорится, что компания и её партнёры «очень заинтересованы» в продолжении программы Lilium. «Мы воодушевлены возможностью развить платформу, инвестировать в неё и раскрыть весь её потенциал», — написал генеральный директор AAMG Роберт Камп.

AAMG — это группа инвесторов, разработчиков инфраструктуры и экспертов в области авиации, включая Luxaviation, специализирующаяся на электрических и гибридно-электрических воздушных судах, а также связанной с ними инфраструктуре. Недавно компания объединила усилия с японским партнёром AirMobility. Подробности пока неясны, и AAMG не согласилась на интервью, заявив, что необходимо добиться большего прогресса в деле Lilium.

Две основные операционные компании Lilium впервые подали заявление о банкротстве в конце 2024 года, после чего консорциум инвесторов согласился выкупить все её активы и включить их в состав недавно созданной Lilium Aerospace. Однако, поскольку средства, обещанные тогдашним главным инвестором, словацким предпринимателем Марианом Бочекком, так и не поступили, самой Lilium Aerospace пришлось подать заявление о банкротстве. Активы Lilium перешли к двум операционным компаниям и их управляющему. Деятельность компании была прекращена в феврале.

Представитель управляющего по делам о несостоятельности Иво-Мейнерта Вильродта подтвердил в своём заявлении, что «мы ведём переговоры с заинтересованными сторонами о полной продаже или продаже отдельных активов Lilium... условия продажи ещё не выполнены. Как только условия такой сделки будут выполнены, может быть подписан договор купли-продажи». Переговоры продолжались 11 августа.

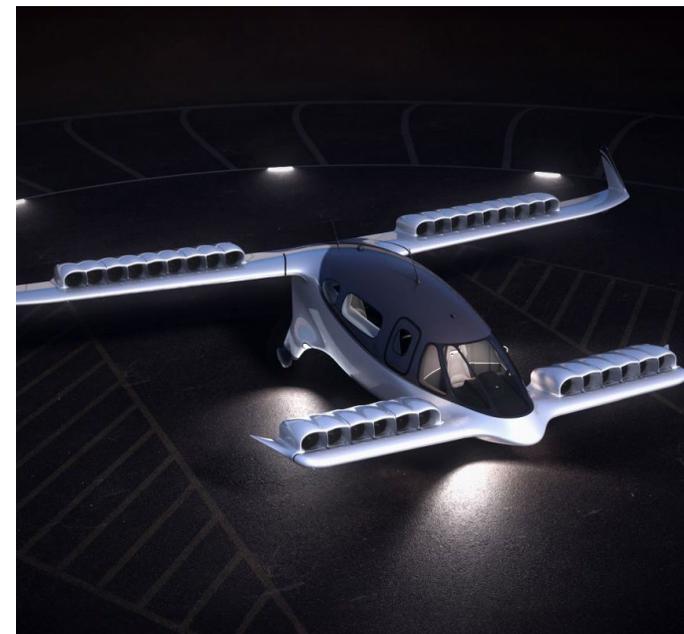
Источники в отрасли сообщают, что AAMG была заинтересована в покупке Lilium ещё в конце 2024 года, когда финансовые трудности компании стали серьёзными. Однако AAMG, которая также имела обязательства по приобретению 16 самолётов Lilium, не смогла обеспечить финансирование вовремя. Наблюдатели характеризуют Кампа как «крайне целеустремленного и вовлеченного человека».

Попытка перезапуска Lilium, вероятно, столкнётся со множеством практических проблем. Во-первых, некоторые ангары, которые компания использовала на своей базе в Оберпфaffenхофене, теперь заняты другими пользователями. Сотни сотрудников Lilium нашли новую работу в других компаниях, как в аэрокосмической отрасли, так и за её пределами, хотя один из бывших руководителей высшего звена утверждает, что многие из них рассматривают возможность возвращения, если компания получит финансирование от жизнеспособного инвестора. Наконец, также неясно, будут ли готовы поставщики компании возобновить работу над проектами Lilium.

После ряда задержек Lilium планировала поднять в воздух первый Lilium Jet в начале 2025 года. Первые три прототипа находились на разных стадиях разработки, когда компания замедлила работы в целях экономии средств. Активы Lilium, включая самолёты, хранятся в Оберпфaffenхофене.

До банкротства компания планировала сертифицировать самолёт в 2026 году. Источники, близкие к текущему процессу продажи, сообщают, что даже если AAMG возьмет на себя управление, к работе приступит гораздо меньшая команда со значительно сокращенным административным персоналом, что приведет к ещё одному существенному изменению предложенных сроков запуска Lilium Jet.

Источник: Aviation Week



Новые наработки по безопасности полётов будут определять будущее регулирование eVTOL в Великобритании

Управление гражданской авиации Великобритании совместно с экспертами из WMG и Уорикского университета работает над новым исследованием, цель которого — оценить, как будущие воздушные суда eVTOL могут быть безопасно интегрированы в воздушное пространство Великобритании.

18-месячное исследование, финансируемое Министерством транспорта, является частью программы регулятора «Будущее полётов». Новое исследование с применением системного мышления оценило безопасность будущих полётов eVTOL в воздушном пространстве Великобритании. Системное мышление — это способ понимания того, как различные части целостной системы взаимодействуют и влияют друг на друга, а не сосредотачиваться на отдельных элементах изолированно. Работа включает в себя исследования на Гран-При Великобритании в Сильверстоуне, где наблюдается большой объём полётов вертолётов и потенциальных операций eVTOL.

Рик Ньюсон, сопредседатель Группы по безопасности eVTOL в Управлении гражданской авиации Великобритании, отметил: «Учитывая, что в ближайшие несколько лет в воздушном пространстве Великобритании ожидается появление воздушных судов eVTOL, для обеспечения их безопасной, ответственной и бесперебойной интеграции крайне важно проактивное планирование и координация. Это исследование даёт ценную информацию о сложных проблемах и потенциальных рисках, которые нас ждут впереди. Результаты будут учтены при разработке наших нормативных актов, что позволит внедрять инновации, сохраняя при этом высочайшие стандарты безопасности».

Целью проекта было выявление потенциальных опасностей и пробелов в безопасности, связанных с операциями eVTOL, путем анализа взаимодействия между воздушным судном, программным обеспечением, оборудованием и человеком.

Некоторые из основных выводов отчета включают в себя:

- Проблемы интеграции воздушного пространства: провайдеры аэронавигационных услуг должны внедрить механизмы для обнаружения и оповещения диспетчеров/поставщиков услуг об отклонениях от ожидаемых параметров полёта воздушного судна (например, высоты, скорости, траектории).
- Эксплуатационные стандарты вертипортов:

критическое значение управления энергопотреблением требует от наземных служб использования современных датчиков в режиме реального времени для обеспечения непрерывной обратной связи об условиях посадки.

- Надзор за автоматизацией и моделированием: в настоящее время не существует обязательных протоколов для использования средств автоматизации и моделирования для обнаружения отклонений в характеристиках или прогнозирования конфликтов траектории полёта.

Эти результаты в настоящее время рассматриваются Управлением гражданской авиации Великобритании в рамках продолжающейся работы по разработке нормативной базы.



Bristow и Beta начинают испытания электрических самолётов на маршрутах в Норвегии

Вертолётная компания Bristow Norway и Beta Technologies начали эксплуатационные испытания в Норвегии электрического самолёта Alia SX300 американского производителя. Испытания продлятся несколько месяцев и начались 8 августа на «испытательной площадке», одобренной Управлением гражданской авиации (САА) страны и агентством по управлению воздушным движением Avinor.

Модель SX300 с традиционным взлётом и посадкой прибыла в Ставангер, Норвегия, на прошлой неделе, совершив перелёт длиной 3800 морских миль из штаб-квартиры Beta в Вермонте. По пути самолёт совершил посадки в Ирландии, Великобритании, Франции, Германии, Люксембурге и Дании, включая показательное выступление на Парижском авиасалоне в июне.

Для испытательных полётов пилоты Bristow рассматривают возможные коммерческие маршруты, которые могли бы включать перелёт между Ставангером и Бергеном. Расстояние между хабами энергетической отрасли составляет чуть более 86 морских миль, но время в пути составляет почти пять часов.

Пилоты Beta проводят обучение своих коллег из Bristow, стартового заказчика пятиместного SX300. Компания также проявила интерес к eVTOL A250 компании Beta, который, как ожидается, поступит в эксплуатацию примерно через год после модели eSTOL.

«Bristow гордится участием в этой передовой программе, и наше участие в этом испытательном по-

лигоне напрямую соответствует нашему философскому подходу «ползи, иди, беги» к разработке передовых воздушных транспортных средств для коммерческих перевозок», — заявил Дэйв Штепанек, исполнительный вице-президент и директор по трансформации Bristow. «Информация, которую мы получим в ходе программы испытательного полигона, предоставит ценные эксплуатационные данные, которые помогут операторам, производителям и регулирующим органам лучше понять, как лучше всего двигаться вперед к коммерческой эксплуатации».

Avinor и Управление гражданской авиации Норвегии одобрили так называемый проект «песочницы» сроком на шесть месяцев. Компания Beta

планирует получить сертификат типа для SX300 в 2026 году.

«Как страна, полностью зависящая от авиации, как сегодня, так и в будущем, переход к более устойчивой авиационной отрасли является одним из главных приоритетов моего правительства», — заявил министр транспорта Норвегии Йон-Ивар Ньюгор. «Этот первый полёт — важный шаг на долгом и сложном пути. Как показывает испытательный полигон, сотрудничество между властями, аэропортами, производителями, эксплуатантами, и не в последнюю очередь политическая поддержка, крайне важны. Системный подход, который обеспечивает испытательный полигон, уникален, и я горжусь тем, что Норвегия находится в авангарде».



Bombardier запускает масштабную инициативу по расширению своей сервисной сети в США

Компания Bombardier объявила о запуске масштабной инициативы по расширению своей сервисной сети в США. Эта многоэтапная инициатива, охватывающая несколько площадок, направлена на удовлетворение растущего спроса на услуги производителя и сервисное обслуживание со стороны растущего количества клиентов компании.

Ожидается, что проекты по расширению будут ре-

ализованы в ближайшие годы и будут ориентированы как на регионы, где Bombardier работает в настоящее время, так и на новые регионы. В рамках этого роста компания ожидает необходимости привлечения высококвалифицированных специалистов, что создаст новые рабочие места в каждом из целевых регионов.

Пол Сислиан, исполнительный вице-президент

по послепродажному обслуживанию и стратегии Bombardier, заявил: «Парк Bombardier в США стремительно растёт, и сеть наших сервисных центров и поддержки в стране должна расти так же быстро. Сегодняшнее объявление демонстрирует нашу полную приверженность обеспечению исключительного обслуживания и безупречного комфорта клиентов. Наша команда уже выполняет это обещание — наши лучшие в своём классе услуги второй год подряд занимают первое место в рейтинге AIN Product Support, а также в 2025 Professional Pilot Corporate Aircraft Product Support Survey — эта инициатива по расширению демонстрирует всю глубину нашей приверженности обеспечению непревзойдённого качества обслуживания клиентов».

С вводом в эксплуатацию самолётов Global 8000 в конце этого года и устойчивым ростом парка семейства Global компания стремится укрепить свои позиции в ключевых хаб-центрах по всей стране, чтобы обслуживать клиентов там, где они находятся. В рамках этих масштабных инвестиций в расширение компания уделит первоочередное внимание подбору и развитию кадрового потенциала, чтобы обеспечить стабильный приток квалифицированных специалистов в свои подразделения.

Кроме того, для удовлетворения спроса и обеспечения комфортного обслуживания и ухода Bombardier сосредоточится на расширении своих успешных учебных программ и развития талантов с участием местных сообществ, чтобы ускорить набор и адаптацию специалистов по планерам и силовым установкам, а также других квалифицированных рабочих.



AircraftExchange поможет Embraer продавать самолёты на вторичном рынке

AircraftExchange заключила стратегическое партнёрство с Ассоциацией операторов джетов Embraer (EJOA), чтобы предоставить своим членам прямой доступ к эксклюзивным предложениям AircraftExchange по продаже подержанных бизнес-джетов Embraer. AircraftExchange – это официальная интернет-площадка Международной ассоциации авиадилеров (IADA).

В рамках партнёрства, цифровая платформа EJOA сейчас имеет прямые ссылки на объявления AircraftExchange.com. Это позволяет членам EJOA легко просматривать доступные самолёты Embraer, представленные исключительно дилерами, аккредитованными IADA. Кроме того, AircraftExchange будет содержать обратную ссылку на сайт EJOA, что позволит пользователям AircraftExchange узнать больше о ресурсах и сообществе EJOA.

Лу Сено, исполнительный директор IADA, прокомментировал: «Это партнёрство является естественным объединением двух организаций, которые ценят высокое качество эксплуатации и осознанное участие. Члены EJOA являются одними из самых опытных владельцев воздушных судов в мире. Предоставляя прямой доступ к эксклюзивным предложениям IADA на AircraftExchange, мы даем им путь к совершению надёжных сделок с воздушными судами».

Джейми Роджерс, исполнительный директор Ассоциации операторов джетов Embraer, заявил: «Интегрируя AircraftExchange с инструментами членства в EJOA, мы повышаем ценность обеих организаций, объединяя как владельцев бизнес-дже-

тов Embraer, так и потенциальных покупателей. Это партнёрство расширяет доступ наших участников к спискам надёжных воздушных судов, одновременно укрепляя нашу общую приверженность безопасности, сервису и эксплуатационному совершенству».

Ассортимент AircraftExchange постоянно обновляется, и пользователи могут создавать списки на-

блюдения, получать уведомления в режиме реального времени и отслеживать изменения цен на конкретные интересующие их модели, такие как Phenom 100, Phenom 300, Legacy и другие. Отношения между EJOA и AircraftExchange отражают их взаимную приверженность поддержке сообщества владельцев и эксплуатантов Embraer в соответствии с высочайшими стандартами обслуживания, безопасности и прозрачности.



Cessna SkyCourier выходит на рынок Монголии

Cessna SkyCourier выходит на рынок Монголии благодаря чартерному оператору Hunnu Air, разместившему первый заказ в стране на этот универсальный двухдвигательный турбовинтовой самолёт. Hunnu Air будет использовать Cessna SkyCourier для развития внутреннего туризма и грузовых перевозок в Монголии. Заказ включает два пассажирских варианта Cessna SkyCourier и один Cessna Grand Caravan EX. Поставки новых самолётов, как ожидается, начнутся в 2026 году.

Лэнни О'Бэннион, старший вице-президент по продажам и маркетингу, отметил: «Разработанный с учетом универсальности и производительности, Cessna SkyCourier идеально подходит для поддержки услуг Hunnu Air по всей Монголии. Растущая популярность этого самолёта во всем мире подчёркивает его исключительную адаптивность для грузовых и чартерных перевозок и специальных миссий, демонстрируя его широкую привлекательность в различных секторах деятельности».



С 2011 года авиакомпания Hunnu Air играет ключевую роль в авиационном секторе Монголии, демонстрируя твёрдую приверженность развитию как внутренних, так и международных авиаперевозок. Будучи второй по величине авиакомпанией Монголии, Hunnu Air заняла свою нишу, предлагая пассажирам надёжные и эффективные решения в области авиаперевозок.

Благодаря исключительным эксплуатационным характеристикам, надёжности и вместимости, SkyCourier идеально подходит для VIP-перевозок по обширным и разнообразным ландшафтам Монголии, обеспечивая более удобный доступ к удалённым и живописным местам. Эти стратегические инвестиции подчёркивают стремление Hunnu Air расширять возможности авиаперевозок и поддерживать растущий туристический сектор Монголии.

Cessna SkyCourier, разработанный с чистого листа прошел сертификацию типа Федерального авиационного управления (FAA) в марте 2022 года, а первые поставки последовали через два месяца. Самолет оснащен двумя установленными на крыле турбовинтовыми двигателями Pratt & Whitney PT6A-65SC. На SkyCourier установлена авионика Garmin G1000 NXi. Самолёт имеет максимальную крейсерскую скорость более 200 узлов и максимальную дальность полета 900 морских миль.

В феврале 2023 года Textron Aviation начала предлагать для Cessna SkyCourier кит-комплект, который дает возможность эксплуатировать самолёт на неподготовленных ВПП.

Bombardier проштудирует бортпроводников

Компания Bombardier планирует привлечь более 150 бортпроводников на свой третий ежегодный саммит по безопасности для бортпроводников, который состоится в Центре повышения квалификации Лорана Бодуэна в Монреале. На мероприятии выступят такие спикеры, как президент и исполнительный директор Fireside Partners Дон Чапп, который представит презентацию о планировании реагирования на чрезвычайные ситуации, а также основатель и президент Aviation Secure Кристофер Кэннон на тему «Устранение пробелов в безопасности».

На секционных заседаниях будут рассмотрены во-

просы повышения устойчивости психического здоровья при подготовке к неожиданным процедурам обеспечения безопасности и реагирования на пожары на борту воздушного судна, усталости и взаимодействия между членами лётного и кабинного экипажей.

Компания Bombardier, которая ежегодно проводит в Уичито саммит Safety Standdown для эксплуатантов, недавно подчеркнула важность распространения этих мер на бортпроводников. Руководитель отдела обслуживания пассажиров и ведущая стюардесса компании Бетан Уильямс-Веленоси недавно написала статью, в которой содержался призыв к

действию по обеспечению в области безопасности.

Она отмечает, что пассажиры рассчитывают на то, что стюардессы сохраняют спокойствие, передадут важную информацию и подготовят их к чрезвычайным ситуациям.

«Для меня безопасность всегда является неизменным приоритетом», - написала Уильямс-Веленоси в майской статье. «Крайне важно пересмотреть и усилить критическую важность обеспечения безопасности полётов и стандартизированного обучения, особенно в сфере корпоративной авиации, о которой часто забывают. Пришло время для откровенных размышлений. Корпоративная авиация часто отстает от наших коммерческих партнёров в стандартизированной и строгой безопасности полётов, особенно в том, что касается подготовки бортпроводников. Нашим коммерческим коллегам и в голову не пришло бы допустить, чтобы неквалифицированный сотрудник отвечал за безопасность пассажиров в салоне самолёта. Почему мы должны мириться с чем-то меньшим в корпоративной авиации?»

Уильямс-Веленоси, возглавляющая консультативный совет Bombardier по вопросам повышения безопасности полётов, рассказала, что в ходе обсуждений возникла необходимость в проведении мероприятия специально для сообщества бортпроводников. «Я с огромной гордостью сообщаю, что в настоящее время мы активно планируем проведение третьего ежегодного саммита Bombardier по безопасности для бортпроводников в тесном сотрудничестве с Safety Standdown», - написала Уильямс-Веленоси.



Praetor 600 занимает достойное место в парке Luxaviation

Luxaviation расширяет свой британский флот вторым Embraer Praetor 600. Теперь он доступен для чартера и будет базироваться в Лондоне и эксплуатироваться компанией Luxaviation San Marino под управлением Luxaviation UK.

«Имея дальность полёта 4000 морских миль и скорость 863 км/ч Praetor 600 может взлетать с ВПП длиной всего 913м, что обеспечивает беспосадоч-

ные перелёты по популярным маршрутам, таким как Лондон — Ибица летом или Лондон — Дубай осенью и зимой», - комментируют в компании.

Генеральный директор Luxaviation UK Джордж Галанопулос отметил, что появление нового Praetor 600 подчёркивает стремление Luxaviation предоставлять высококачественные чартерные услуги премиум-класса по всей Европе и за её предела-

ми. «В последнее время мы наблюдаем заметное изменение профиля клиентов: теперь миллионы составляют 50% наших клиентов. Praetor 600 особенно хорошо соответствует ожиданиям этой аудитории, сочетая в себе передовые технологии, элегантный дизайн и универсальность, подходящую как для деловых, так и для туристических поездок. Он идеально дополняет наш существующий авиапарк».

Самолет вмещает до девяти пассажиров и трёх членов экипажа. Он оснащен высококласными креслами, которые раскладываются в четыре кровати, а также трёхместным диваном в задней части салона. На борту есть высокоскоростной Wi-Fi, Apple TV и полноценный комплекс развлечений. С точки зрения лётно-технических характеристик и безопасности, самолёт сертифицирован для захода на посадку по крутым глиссадам, оснащён усовершенствованными системами технического зрения для выполнения полётов в условиях ограниченной видимости и передовыми системами определения погодных условий, которые минимизируют турбулентность и обеспечивают более плавный полёт.

Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, добавляет, что появление Praetor 600 в парке в Великобритании подчёркивает роль Luxaviation как надежного оператора бизнес-джетов последнего поколения. «Владельцы полагаются на наши стандарты при выводе на рынок чартерных перевозок совершенно новых самолётов, предоставляя клиентам доступ к одному из самых молодых и современных авиапарков, а также к превосходному сервису, которым славится Luxaviation».



ИКАО отмечает риски безопасности полётов в связи с рекордным объёмом перевозок

Глобальные тенденции в области безопасности полётов в долгосрочной перспективе сохраняют позитивную динамику, однако Международная организация гражданской авиации (ИКАО) предупреждает, что в 2024 году по сравнению с предыдущим годом выросло число авиационных происшествий и смертность, несмотря на рекордные объёмы перевозок.

В докладе ИКАО «Состояние безопасности полётов в мире» за 2025 год зафиксировано 95 авиационных происшествий с участием регулярных коммерческих рейсов по всему миру, по сравнению с 66-ю в 2023 году. Десять из них закончились смертельным исходом, в результате чего погибло 296 человек — более чем в четыре раза больше, чем 72 погибших, зафиксированных годом ранее.

Глобальный уровень аварийности вырос до 2,56 на миллион вылетов по сравнению с 1,87 в 2023 году, несмотря на то что в 2023 году отрасль выполнила более 37 миллионов рейсов по всему миру. Генеральный секретарь ИКАО Хуан Карлос Саласар заявил, что авиация остаётся самым безопасным видом транспорта, но подчеркнул необходимость постоянного совершенствования. Президент Совета ИКАО Сальваторе Шаккитано назвал данные за 2024 год «трагическим и своевременным напоминанием» о важности коллективных действий для достижения цели нулевого уровня смертности.

На четыре категории высокого риска — столкновение воздушного судна с землёй в управляемом полёте, потеря управления в полёте, столкновения в воздухе и выкатывание за пределы ВПП — прихо-

дилось 25% смертельных случаев и 40% катастроф со смертельным исходом. ИКАО также сообщила, что турбулентность стала причиной почти трёх четвертей всех серьёзных травм в 2024 году, что связывает с ростом опасностей, связанных с погодными условиями.

Для решения этих проблем ИКАО совершенствует глобальные планы действий по обеспечению безопасности на ВПП, разрабатывает усовершенствованные системы мониторинга турбулентности в режиме реального времени и выпускает обновлённые рекомендации по снижению риска спуфинга и глушения сигналов глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS). Агентство также расширяет подходы, основанные на данных, к отчётам об авиационных происшествиях, инцидентах и столкновениях с дикими животными, а также содействует укреплению военно-гражданского сотрудничества для снижения рисков, связанных с конфликтами.

В перспективе ИКАО разрабатывает рамочные основы безопасности полётов для интеграции беспилотных авиационных систем и передовой воздушной мобильности в традиционное воздушное пространство. Региональный анализ показал, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе и регионе Европы/Северной Атлантики в 2024 году произошло по три катастрофы со смертельным исходом, в то время как в Южной Америке зафиксировано одно катастрофическое происшествие с 62 погибшими. Наибольшее общее число погибших зафиксировано в Азиатско-Тихоокеанском регионе, за которым следуют Южная Америка и регион Европы/Северной Атлантики.



Tinder для брокеров

Tinder – явный лидер на рынке онлайн-знакомств. Но есть и нишевые приложения для людей, работающих в определенных отраслях. На этой неделе был запущен новый сайт для авиационных брокеров под названием Offmarket.aero. Это сайт знакомств для брокеров, которые хотят продавать самолёты незаметно (даже если кажется, что он создан для людей, которые хотят завести роман). Брокеры могут увидеть приблизительные характеристики самолёта или сказать, что у них есть предложения по конкретному типу, но при этом сам самолёт остается в тайне.

«У брокеров уже есть группа людей из их сферы деятельности, которым они доверяют в WhatsApp, поэтому, когда они продают самолёты вне рынка, они знают, что имеют дело с надёжными людьми»,



- говорит Мартин Шпигль, основатель авиационно-технического консалтинга JetLeg и создатель сервиса OffMarket.Aero. «Они хотят иметь возможность сообщать о наличии свободных самолётов, сохраняя при этом конфиденциальность владельца воздушного судна и самого самолёта. Они хотят распространять информацию у настоящих брокеров, у которых может быть покупатель, а не у посредников с адресами Gmail, которые хотят украсть мандат. Мы просто пытаемся упростить это».

Шпигль решил запустить сайт всего шесть недель назад после того, как друг-брокер рассказал ему, как они потеряли мандат. Брокеры, занимающиеся продажей самолётов, перечисляют на сайте основные сведения, но их недостаточно, чтобы идентифицировать конкретный самолёт. Если другой брокер заинтересован, он нажимает кнопку «Зарегистрировать». Затем продавец узнает, кто этот брокер. «Тогда вы можете проигнорировать его, потому что не хотите иметь дело с этим человеком, как если бы вы пролистали страницу на сайте знакомств, или вы можете раскрыть свою личность. У вас есть небольшая возможность обмена сообщениями, или вы можете просто позвонить телефону или перейти в WhatsApp».

Сайт был запущен на прошлой неделе, и на нём зарегистрирован один Embraer Praetor 600. Заявки на участие подали около 50 брокеров, в том числе 20 брокеров-основателей, которым предстоит утвердить новых участников.

«Я связался с группой надёжных брокеров, и они контролируют, кто может присоединиться», - говорит Шпигль. «Когда вы подаете заявку на всту-

пление, вам нужны две рекомендации от членов-учредителей для согласия. Если вы не сможете получить две рекомендации, вы не получите доступ. Это делается для того, чтобы оградить вас от всех брокеров Gmail».

Шпигль надеется, что на сайте одновременно появятся около 30 самолётов, которые не продаются на рынке. Сайт является бесплатным для брокеров, а покупатели услуг могут присоединиться к нему за отдельную плату.

«Брокеры – это те, кто поставляет продукты на наши столы, они заключают сделки, у них есть контакты с клиентами», - говорит Шпигль. «Существует достаточно сайтов, которые взимают плату с брокеров за размещение объявлений».

Термин «внебиржевой» вызывает разногласия. «Я предпочитаю говорить «внебиржевой», но в этом термине есть какая-то загадочность. На самом деле он часто описывает грязное дно рынка продаж самолётов», - говорит один брокер, работающий на внебиржевом рынке. «Как только владелец говорит, что он открыт для предложений, но не для маркетинга, все, у кого есть iPhone и кто хочет стать авиаброкером, внезапно отправляются за покупками».

Если сайт будет пользоваться успехом, Шпигель планирует запустить новые продукты и усовершенствовать его. «Надеемся, что это положит начало таким нишевым сайтам знакомств, как Riveting Love (для техников, которые ищут партнеров для планеров) и Voring Companions (для тех, кто проводит предзаказные проверки двигателей)».

Активность бизнес-джетов опережает август 2024 г.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 32-й недели (4-10 августа) во всём мире выполнено 74340 рейсов бизнес-джетов, что на 1% меньше, чем на предыдущей неделе, и на 5% больше по сравнению с 32-й неделей 2024 года. Самой активной за последние 52 недели остается 26-я неделя 2025 года с 78808 рейсами бизнес-джетов.

С начала августа (1-10 августа) число вылетов бизнес-джетов во всём мире превысило 100000, достигнув 105177 рейсов, что на 5% больше, чем в аналогичном периоде августа прошлого года, и на 31% больше по сравнению с 2019 годом. Глобальный парк активных бизнес-джетов продолжает расти: в этом месяце в эксплуатации находилось 15364 воздушных судна, что на 4% больше, чем в августе прошлого года, и на 21% больше, чем в 2019 году.

Departure Country	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
United States	69,750	66.3%	5.8%
Italy	2,781	2.6%	0.7%
France	2,758	2.6%	-10.0%
Canada	2,712	2.6%	-1.5%
Brazil	2,423	2.3%	18.1%
Mexico	2,305	2.2%	-1.5%
United Kingdom	2,216	2.1%	-5.5%
Spain	1,959	1.9%	6.4%
Germany	1,505	1.4%	-3.8%
Turkey	1,337	1.3%	2.7%
Grand Total	105,177	100.0%	4.5%

Трафик бизнес-джетов по странам мира, август 2025 г. по сравнению с 2024 г.

Анализ эффективности по регионам

Северная Америка: рост активности в Техасе

Североамериканские рынки на 32-й неделе немного опередили мировой тренд, зафиксировав рост на 6% по сравнению с той же неделей 2024 года. Основным рынком США соответствовал общей динамике Северной Америки; ключевой штат Флорида показал рост на 8% по сравнению с 32-й неделей прошлого года. Активность бизнес-джетов в Техасе увеличилась на 3% по сравнению с 31-й неделей 2025, и на 6% относительно прошлого года. В Калифорнии трафик снизился на 4% по сравнению с предыдущей неделей, всего на 1% превысив показатель прошлого года.

Европа: Спад во Франции после Олимпиады

Активность бизнес-джетов в Европе отстала от общемировой тенденции, увеличившись всего на 1% на 32-й неделе по сравнению с той же неделей 2024 года. В регионе наблюдался разброс показателей по странам: во Франции активность упала на 14%, вероятно, как следствие пиковых показателей во время Олимпийских игр, завершившихся в середине августа прошлого года. Рынок Великобритании снизился на 4% по сравнению с 32-й неделей прошлого года, в то время как в Швейцарии зафиксирован рост на 12% по сравнению с прошлым годом, а рынок Италии вырос на 3%.

Остальной мир: активность восстанавливается

Активность бизнес-джетов в регионах за пределами Европы и Северной Америки на 32-й неделе выросла на 13% по сравнению с прошлым годом, что значительно выше негативной динамики предыдущей недели. Наибольший рост трафика наблюдался в Южной Америке: количество вылетов бизнес-джетов увеличилось на 26% по сравнению с 32-й неделей прошлого года. В Африке зафиксирован аналогичный рост, активность на 22% превысила уровень прошлого года. Рост в Азии и на Ближнем Востоке был более сдержанным: в Азии прирост составил 3%, а на Ближнем Востоке — 4%.

Анализ текущих событий

Летний сезон подогревает европейские туристические направления

С начала этого месяца (с 1 по 10 августа) активность бизнес-джетов в ключевых европейских местах отдыха растет. В этом месяце Хорватия зафиксировала на 12% больше прибытий по сравнению с прошлым годом, самым загруженным международным направлением стала Италия, хотя по срав-

нению с прошлым годом количество таких рейсов упало на 19%. В Испании в этом месяце также наблюдается увеличение прибытий бизнес-джетов, самый загруженный аэропорт Ибицы зафиксировал 6%-ный рост в годовом исчислении, а на Мёнорку – на 48% по сравнению с прошлым годом. Швейцарские аэропорты также отмечают сильное начало августа, по всей стране трафик бизнес-джетов на 9% выше в годовом исчислении, сильный рост в Цюрихе (+21%) и Берне (+27%).

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Спрос на бизнес-джеты этим летом продолжает расти, увеличившись на 4% в годовом исчислении, что является самой высокой тенденцией с 2022 года. Даже в Европе наблюдается рост трафика, несмотря на спад во Франции в годовом исчислении в связи с годовщиной Олимпиады в Париже. Значительное увеличение активности бизнес-джетов в Швейцарии, на 12% в годовом исчислении, вероятно, связано с желанием состоятельных туристов избежать сильной жары».



Argus: в июле глобальный трафик бизнес-авиации набирает обороты

Согласно последнему отчёту TraqPak от Argus International, мировая активность деловой авиации в июле выросла на 3,7% в годовом исчислении, причем Северная Америка соответствовала этому росту. В Европе же в июле наблюдался третий месяц подряд рост в годовом исчислении на 1,8%. Учитывая эту динамику, Argus ожидает, что в августе трафик в Северной Америке вырастет на 2%, а в Европе — на 0,2% в годовом исчислении.

«Июльская активность по-прежнему свидетель-

ствует об очень высоком спросе на бизнес-авиацию в Северной Америке и за её пределами», — заявил Трэвис Кун, старший вице-президент Argus. «Обычно в августе мы наблюдаем замедление спроса на традиционные бизнес-джеты, и в этом году мы ожидаем того же. Мы по-прежнему ожидаем роста активности на макроэкономическом уровне, но с учётом влияния праздников мы должны увидеть небольшое снижение в августе». Кун добавил, что отрасль хорошо подготовлена к напряжённому осеннему сезону.



В Северной Америке в июле наблюдался рост во всех операционных категориях, причём лидирующие позиции по-прежнему занимали долевые авиаперевозки, увеличившиеся на 8,6% в годовом исчислении. Активность Part 135 выросла на 1,3%, а Part 91 — на 3,7%, что отражает рост в мире и Северной Америке.

По категориям воздушных судов третий месяц подряд лидируют лёгкие джеты, показав рост на 5,4% по сравнению с июлем прошлого года. За ними следуют турбовинтовые самолёты (+4,4%), крупногабаритные (+4,3%) и средние бизнес-джеты (+1,4%). Наибольший рост в отдельных сегментах произошёл в сегменте долевых крупногабаритных джетов (+17,9%). Все сегменты, за исключением одного, показали положительную динамику, при этом трафик средних бизнес-джетов, летающих по Part 135, снизился на 1,9%.

В Европе наибольший рост в июле продемонстрировали крупногабаритные бизнес-джеты — на 6,6% в годовом исчислении, за ним следуют средние джеты — на 3,4%. Однако активность в сегменте турбовинтовых самолётов и лёгких джетов снизилась на 3,5% и 1,3% соответственно.

В других регионах мира совокупный рост составил 5,5%. Наиболее заметный скачок отмечен в сегменте лёгких бизнес-джетов — 18,4%. Далее следуют крупные деловые самолёты, трафик которых вырос на 7,9%. Средние джеты и турбовинтовые самолёты продемонстрировали рост на 2,3% и 2,1% соответственно.

[Global Aircraft Activity Report](#)

AMSTAT: число сделок на вторичном рынке снизилось

Последний отчет AMSTAT показывает небольшое снижение количества сделок на вторичном рынке во втором квартале 2025 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, однако число соглашений выросло на 14% в годовом исчислении.

Согласно отчету, количество сделок с бизнес-джетами и турбовинтовыми самолётами во втором квартале 2025 года снизилось на 2,4% в годовом исчислении, но все же превысило 10-летний средний квартальный показатель на 7,4%. Сильный первый квартал более чем компенсировал дефицит второго квартала, что привело к росту объемов транзакций с начала года на 14% по сравнению с первой половиной 2024 года.

«Небольшое снижение продаж во втором квартале следует рассматривать в более широком контексте

устойчивого и активного рынка, особенно учитывая рекордный первый квартал», — заявил Эндрю Янг, генеральный директор AMSTAT. «Наши данные говорят о том, что высокий спрос, выборочная корректировка цен и рост запасов создают динамичную, но сбалансированную рыночную среду».

Уровень запасов растёт, но остаётся ниже долгосрочных средних значений: на продажу выставлено 6,5% активного парка по сравнению с 10-летней нормой в 7,6%.

В категории тяжёлых джетов во втором квартале объём транзакций снизился на 4,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, однако с начала года активность выросла на 17,1%. Доля запасов стабилизировалась на уровне 6,8% от парка. Цена предложения остаётся на прежнем уровне,

в то время как медианные значения выросли на 6% с мая после спада во втором квартале.

Объём сделок с суперсредними самолётами во втором квартале вырос на 14,6% в годовом исчислении, что привело к росту с начала года на 25,5%. С января запасы снижаются, но ценовые ожидания смягчились, и средняя цена предложения снизилась по сравнению с прошлым годом. Медианное значение, напротив, выросло на 6% с начала года.

Средние бизнес-джеты показали во втором квартале стабильный объём сделок, а также сильный рост в первом квартале, что привело к увеличению общих показателей с начала года на 15,5% по сравнению с 2024 годом. Рост запасов замедляется, а цена предложения значительно выросла, что отражает восстановление доверия к продавцам.

Что касается лёгких самолётов, несмотря на падение объёма сделок во втором квартале на 5,3%, активность остается на 11,6% выше среднего значения за 10 лет. Рост с начала года составляет 17,7%. Средние запрашиваемые цены снизились на 23% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а медианное значение — на 6% с начала года.

Наконец, объём сделок с турбовинтовыми самолётами во втором квартале снизился на 2,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но благодаря сильному первому кварталу показатели с начала года выросли на 8,2% в годовом исчислении. Запасы быстро растут, хотя и по-прежнему ниже долгосрочных средних значений. Цены остаются стабильными, в то время как медианные значения продолжают снижаться.



Charter Green Light: Держим риски под контролем

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), в феврале 2025 года мировой рынок грузовой авиации перешёл в фазу спада: объём перевозок сократился на 0,1% в годовом выражении, что стало первым отрицательным показателем с середины 2023 года. Эксперты связывают снижение объёмов с ростом геополитической напряжённости, неопределённостью в мировой торговле и изменением логистических цепочек. Все большее количество рейсов грузовых операторов выполняются в условиях дополни-

тельных нагрузок, связанных с большим количеством форс-мажорных обстоятельств. Сегодня в гостях у BizavNews Генеральный директор Charter Green Light **Алексей Маляревич**.

Алексей Алексеевич, для общего понимания нашей аудитории какое количество выполненных вами рейсов, происходит «в условиях повышенного контроля на всех этапах чартера»?



Прежде всего, я хотел бы сказать, что чартерный рейс, конечно, требует особого контроля на каждом этапе. Даже беря во внимание сложные ситуации, которые сейчас происходят в мире, чартерные рейсы, если их сравнить с регулярными авиационными рейсами, требуют более серьёзного и внимательного подхода, и даже не то, что внимательного подхода, а более, скажем, частого контроля. Мы знаем, что грузовые авиационные перевозки традиционно отражают состояние текущей мировой экономической и политической ситуации в целом. Весь рынок авиационных перевозок, в том числе и пассажирских, и грузовых, очень чутко реагирует на любые изменения, происходящие в мире. Мы все помним ситуацию с Covid-19, когда, например, при полной остановке пассажирских перевозок не хватало ёмкости для перевозки грузов из Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию. Чартерные авиационные перевозки, как грузовые, так и пассажирские, в отличие от регулярных перевозок, требуют более детального подхода к организации выполнения. Например, если мы говорим о регулярных рейсах, то та же самая заявка, например, в Росавиации, подаётся два раза в год на летнее и зимнее расписание. А если мы занимаемся организацией чартерного рейса, то такая заявка подаётся на каждый рейс. И особенно, если она идёт с учетом специфики груза по линии МИДа, то это требует дополнительного контроля со стороны принимающих сторон этих чартерных рейсов в странах назначения, куда эти чартеры направлены.

В условиях глобальной политической нестабильности организация выполнения грузовых чартерных рейсов требует ещё более детального подхода.

Например, маршрут, который вчера ещё был доступен для выполнения рейса в определенный регион, становится недоступным в связи с закрытием воздушного пространства. Например, мы все помним ситуацию, которая была недавно, конфликт между Пакистаном и Индией. Это повлияло на многие наши рейсы – мы довольно часто выполняем грузовые рейсы в Индию, и в данный момент, например, Пакистан не пропускает через свое воздушное пространство такие рейсы, нам приходится с операторами искать дополнительные маршруты.

Ещё один пример – мы помним недавнюю ситуацию с Ираном. Многие грузовые рейсы идут через Иран в Юго-Восточную Азию, на Ближний Восток. И в связи с закрытием воздушного пространства Ирана нам очень оперативно пришлось перестраивать маршруты. Всё это требует дополнительных временных затрат на организацию рейса. Мы как бы постоянно ищем баланс, как выполнить рейс в срок, установленный заказчиком, разработать совместно с авиакомпанией определенный маршрут, который не приведёт к сильному удорожанию рейса. Приходится учитывать много нюансов. Например, аэропорт, на котором планируется техпосадка, принимает воздушные суда российской регистрации, но топливная компания отказывается заправлять наши самолеты в силу геополитических причин. Поэтому приходится искать какой-то дополнительный находящийся рядом аэропорт, где можно заправиться или же танкироваться в аэропорту вылета по максимальному объему.

Постоянно меняющийся геополитический фон диктует свои особые условия: внезапное закрытие воздушного простран-

ства, отказ аэропорта прилёта от обслуживания, аннулирование ранее выданных разрешений на пролёты и другие обстоятельства. Как команда Charter Green Light готовится к таким сценариям?

Как я уже сказал, в целом в чартерном бизнесе работают люди, готовые к любым внештатным ситуациям, будь то отмена выданных ранее разрешений или закрытие воздушного пространства и прочие нештатные ситуации. Здесь очень важен позитивный настрой и понимание того, что выход есть всегда даже в самой сложной ситуации. Из опыта скажем, что если ты прикладываешь максимум усилий при возникновении сложной нештатной ситуации, которая может привести к задержке или удорожанию рейса, то заказчик, как правило, относится с пониманием к этой ситуации. Ты им объясняешь, что ты сделал, что случилось, какая нештатная ситуация возникла, какие усилия были приложены. И, в общем-то, как правило, все наши сотрудники, которые работают в чартерном грузовом отделе, готовы к решению, практически, любых нештатных ситуаций.

А если форс-мажорные обстоятельства возникают, когда самолет уже в воздухе?

Прежде всего здесь надо сказать, что рейс не начинается без получения всех разрешений на пролёт и получения на посадку в стране назначения. Довольно часто некоторые страны дают разрешение, многие страны дают разрешение на полёт или на посадку в течение 24 часов до вылета. Самолет стоит загруженный в аэропорту вылета, экипаж находится в гостинице, ожидает получения своих раз-

решений. Как правило, все разрешения приходят вовремя, поскольку были поданы заранее. В случае обеспечения по каналу МИДа заявка, например, подается за 2-3 недели в зависимости от страны, от требований авиационных властей страны назначения.

Конечно, ситуации бывают разные. На моей памяти был случай, когда разрешение на посадку было отозвано в момент выполнения рейса, когда воздушное судно находилось на технической посадке в промежуточном аэропорту. В том случае пришлось переподать запрос на посадку, самолет находился на стоянке, экипаж в гостинице. Благодаря оперативному действию сотрудников посольства, поскольку рейс был по линии МИДа в стране назначения, новое разрешение было получено в кратчайший срок.

Насколько крепки ваши отношения с провайдерами в аэропортах прилёта и насколько они готовы «разрулить» внезапно образовавшиеся проблемы?

Как правило, наша компания работает с проверенными наземными агентами в разных аэропортах. Это очень важный момент нашей работы, поскольку от профессиональных знаний наземного агента, от его умения работать, от его отношения к своей работе, напрямую зависит скорость разгрузки, загрузки воздушного судна, что в свою очередь влияет на стоимость рейса. За время нашей работы у нас сложилась большая сеть наземных агентов, будь то в аэропортах Российской Федерации, Юго-Восточной Азии, на Ближнем Востоке, Латинской Америке. По понятным причинам европейские и

американские аэропорты сейчас не востребованы для чартерных грузовых рейсов. Но я должен сказать, что большинство наземных агентов, работающих там, скажем так, не рады текущей ситуации и ждут нормализации отношений для восстановления воздушного сообщения, в том числе и для чартерных грузовых рейсов.

Происходит ли в Charter Green Light обучение персонала работе в сложных условиях?

Я должен сказать, что мы учимся постоянно в любой ситуации. Даже если не брать текущие условия, всегда возникают какие-то новые ситуации, из которых наши сотрудники могут вынести какой-то урок для себя. У нас есть правило, один раз в неделю, как правило, по понедельникам мы собираемся, делимся опытом, кто с чем столкнулся при организации чартерной перевозки в течение прошлой недели. Что-то новое появилось на рынке, какие-то нотамы по аэропортам вышли. Это

особенно важно для молодых сотрудников, которые буквально впитывают эту информацию. Дело в том, что непосредственно для нашей специальности менеджеров по организации чартерных рейсов нигде не учат. Эта специальность, во-первых, требует очень многих знаний, прежде всего в таких областях как авиация. Конечно, сотрудник, работающий в нашей компании, должен знать основные положения авиационных международных правил Чикагской и Варшавской конвенций, требования ICAO и IATA, должен разбираться в типах воздушных судов, степени коммерческих свобод, куда могут летать авиакомпании, из каких стран, ну и, конечно, должен знать правила работы аэропортов, как устроен аэропорт. Также наши сотрудники должны иметь знания в области продаж и маркетинга, работе с клиентами. Ну и конечно, очень важно знание, как ни странно, географии, потому что мы работаем по всему миру.

И, конечно, любая ситуация, в том числе и нештатная ситуация, когда приходится прикладывать дополнительные усилия, она учит нашего сотрудника чему-то новому. Мы постоянно пополняем свою базу данных и базу знаний. Менеджер, работающий в нашей компании, должен постоянно быть в курсе текущей глобальной экономической и политической ситуации. Это приходит со временем. Например, вот едет наш сотрудник в машине, слышит в радиоэфире, что где-то произошли какие-то катаклизмы, цунами или землетрясения. Он буквально понимает сейчас, что в ближайшее время понадобится чартерный рейс для доставки в эти регионы продуктов питания, гуманитарной помощи. Он уже сразу в голове выстраивает себе маршрут, прикидывает, какую бы авиакомпанию он



пригласил для выполнения этой работы. То есть он предварительно уже готов к заявке, которая может прийти от гуманитарных миссий для того, чтобы перевезти груз. Это на самом деле приходится со временем, и я должен сказать, что большинство наших сотрудников обладают этими знаниями и навыками.

Как вы оцениваете риски при выполнении полетов и что может вас побудить отказать клиенту в перевозке?

Основные риски в нашей работе — это, конечно, неполучение разрешения на пролёт или на посадку в аэропорту назначения. В этом случае мы подключаем получателя груза в данной стране, который

говорит на одном языке с авиационной властью, с министерством транспорта своей страны и, как правило, содействует получению разрешения. В плане выполнения самого рейса мы работаем с проверенными перевозчиками, с которыми сложились уже длительные деловые и личные отношения, поэтому риски срыва выполнения такого рейса минимальны или вовсе отсутствуют. Хотя на моей практике был случай, когда после подписания договора на перевозку с нашей стороны перевозчик объявил себя банкротом. Пришлось срочно искать альтернативный вариант. Мы можем отказать в перевозке грузов, которые не соответствуют заявленным характеристикам, или груз, например, неправильно упакован. Если мы подозреваем, что в процессе перевозки могут возникнуть какие-то угрозы для воздушного судна или экипажа. В этом, как правило, нам помогают специалисты грузовых терминалов, аэропортов, с которых мы вылетаем, и сотрудники авиакомпаний.

При выборе оператора для выполнения чартера отдаете ли вы предпочтение авиакомпании, которые уже выполняли рейсы в те аэропорты, которые могут быть в эпицентре форс-мажора?

Конечно, здесь прежде всего, при подготовке рейса, особенно в какие-то сложные аэропорты, аэропорты двойного назначения, мы отдаем предпочтение тем авиакомпаниям, которые уже выполняли рейсы в эти аэропорты, или в этих авиакомпаниях есть сотрудники, которые раньше летали в данные аэропорты, это на самом деле очень важно. Потому что даже если один раз компания слетала в какой-то удаленный и сложный аэропорт, у них уже обя-



зательно есть там навыки, экипаж уже знает, как заходить на посадку и какие требования в этом аэропорту. И, конечно, предпочтение, прежде всего, отдается компании, которая уже летала в данный аэропорт назначения.

Что делать если самолет «застрял» с грузом при транзитной остановке, например при дозаправке?

Нужно прежде всего выяснить причину, почему самолет застрял в этом аэропорту. Если это так называемая ситуация AOG, например техническая неисправность, то совместно с авиакомпанией постараться устранить поломку в кратчайшие сроки. Если есть необходимость замены воздушного судна, такое тоже было в нашей практике, то наши дружеские авиакомпании, с которыми мы работаем, просто меняют воздушное судно и улетают. Если это связано с отзывом разрешения, то мы подключаем, как правило, заказчика. И совместно с заказчиком или, например, с посольством страны назначения, мы переподаем документы на получение нового разрешения. То есть, здесь заказчик всегда будет уверен, что никогда его рейс не останется без присмотра с нашей стороны.

Какие регионы, по-вашему мнению в настоящее время наиболее рискованные для полетов грузовых чартеров?

Здесь прежде всего я бы сказал причины почему эти регионы или аэропорты рискованны. Прежде всего хочу сказать, что есть условия сложного рельефа, в которых находится данный аэропорт или высокогорные аэропорты или по каким-то техни-

ческим причинам там сложный заход. Особенно такие аэропорты находятся в Юго-Восточной Азии или Латинской Америки. Бывает так, что в этом случае требуется наличие дополнительного допуска у экипажа для выполнения рейса в данный аэропорт.

Вторая степень риска – это та, которая связывается с политической ситуацией. Это может возникнуть в любой момент, например, начало боевых действий. Это может быть в Африке, где нестабильная политическая ситуация в какой-то стране, куда мы собираемся лететь.

Перед выполнением рейса мы совместно с авиакомпанией оцениваем степень риска выполнения данного рейса – что может произойти, если аэропорт одобрен, насколько усиление каких-то боевых действий может быть в стране. Ну и, конечно, здесь очень важно, мы прислушиваемся к рекомендациям наших авиационных властей, стоит выполнять рейс в данную страну, разрешено/не разрешено, рекомендовано/не рекомендовано. Риск выполнения рейсов в такие регионы всегда оценивается нами должным образом, вместе с авиакомпаниями.

Какая ситуация является самой критичной в конечной точке рейса?

Это, наверное, я бы сказал, что невыгрузка груза по разным причинам. Например, будет проблематичная ситуация, когда принимающая сторона задерживается с разгрузкой самолёта. Причин много – не готовы принять, не готовы таможенные документы, а у авиакомпании, которая выполняет чартерный рейс, в плане стоит следующий рейс. И для

них критически важно, например, разгрузить самолёт вовремя.

У нас есть такое понятие, как Demurrage. Он прописывается в договорах. Это, как правило, штрафные санкции за несвоевременную разгрузку рейса, на часовой основе. Всё связано с тем, что, как правило, у авиакомпаний очень плотный график, и они не могут позволить держать самолёт на земле в течение длительного времени по прибытию по причине неразгрузки. Ну или какая-то политическая ситуация, как мы уже раньше обсуждали, может быть связана с тем, что, не дай бог, власти поменялись в стране, когда мы прилетели, или какие-то положения изменились, и принимающая сторона отказывается разгружать самолёт. Вот это, наверное, для меня будет самый большой риск.

Особенности страхования грузов при полете в неблагоприятные регионы?

Груз, как правило, страхуется отправителем. Но я бы здесь, наверное, страховку не разделял. Если мы говорим о неблагоприятных регионах, страховку груза не отделял от страховки самолёта. Дело в том, что каждый самолёт застрахован, и в страховом полисе оговорены страны, куда авиакомпания может выполнять рейс, куда не может выполнять рейс. И если, например, мы летим в какую-то страну, но там, скажем, не совсем стабильная политическая ситуация, то военные риски и страховка в связи с этим может увеличиваться. Иногда страховка может стоить 5 тысяч долларов за рейс, а может быть и 30, и 50. Ну и соответственно груз тоже здесь в этом плане страхуется отправителем. Все зависит от региона, куда этот груз доставляется.

Самолёт недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Теснат Р-2006Т Мк II**

Год выпуска: **2017 г.**

Место съёмки: **август 2025 года, Minsk Lipki Aerofield, Belarus**



Фото: Дмитрий Петрович