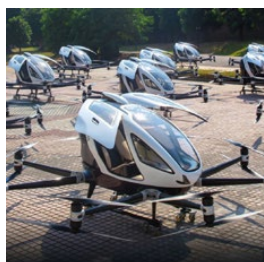
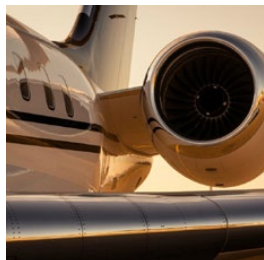




Начнем с приятного, о наших друзьях. Омская авиакомпания «Вельталь-авиа» празднует четверть века успешной работы в авиационной отрасли. За 25 лет компания прошла путь от небольшого регионального перевозчика до авиакомпании федерального значения. 25-летний юбилей «Вельталь-авиа» – это не только повод для подведения промежуточных итогов, но и старт новых амбициозных проектов. Компания продолжает инвестировать в развитие технической базы, обновление флота и диверсификацию бизнеса, оставаясь одним из ярких представителей российского рынка деловой авиации.

На текущей неделе Gulfstream открыл очередную страницу своей истории, передав заказчику свой первый G800. Ввод G800 в эксплуатацию последовал за сертификацией FAA и EASA 16 апреля. По данным Gulfstream, сертификационные испытания G800 продемонстрировали дальность полёта в 15186 км при крейсерской скорости 0,85 Маха, что на 370 км больше, чем первоначально планировала компания. Его максимальная эксплуатационная скорость также увеличилась с 0,925 Маха до 0,935 Маха. При крейсерской скорости 0,90 Маха бизнес-джет может преодолеть 12964 км, а при 0,87 Маха – 14816 км.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 34-й неделе (18-24 августа) глобальный трафик бизнес-джетов достиг 74516 вылетов, что на уровне предыдущей недели и на 4% больше, чем на 34-й неделе прошлого года. За последние 52 недели самой активной по-прежнему является 26-я неделя 2025 года с 78808 рейсами бизнес-джетов. С начала августа (с 1 по 24 число) во всем мире было выполнено 254012 рейсов бизнес-джетов, что на 5% больше, чем в аналогичном периоде 2024 года. В августе по трафику лидировали США, Канада, Бразилия, Франция и Италия. На эти пять стран пришлось 77% всей активности деловых самолетов с начала августа, в то время как Бразилия выделяется 23%-ным ростом в годовом исчислении.



Рост трафика на 34-й неделе составил 4%

WINGX: Ожидается, что в третьем квартале 2025 года рост составит 4%, что станет самым высоким показателем в этом году, и что подтверждает устойчивый спрос на бизнес-джеты с ноября прошлого года. Тарифы не оказывают заметного влияния на спрос, а рынок отдыха выглядит устойчивым, особенно на элитных курортах Италии в конце летнего сезона

стр. 23

Jefferies: запасы на вторичном рынке в августе выросли на 6%

По данным последнего отчета Jefferies, запасы поддержанных бизнес-джетов в августе выросли на 6% в годовом исчислении, составив 3,7% мирового парка, в то время как цены снизились в среднем на 5%

стр. 25

Рейтинг лидеров сегмента eVTOL в Китае

Разработчики eVTOL из Китая быстро поднялись в рейтинге глобальной передовой воздушной мобильности, демонстрируя темпы развития, непревзойденные даже для самых амбициозных стартапов Запада. Для оценки этого прогресса компания SMG разработала версию индекса AAM Reality Index, специально предназначенную для китайской отрасли

стр. 26

Авиакомпания «Вельталь-авиа» отмечает 25-летие

Омская авиакомпания «Вельталь-авиа» празднует четверть века успешной работы в авиационной отрасли. За 25 лет компания прошла путь от небольшого регионального перевозчика до авиакомпании федерального значения

стр. 27

RUBAE 2025 – последний звонок

Оргкомитет российской выставки деловой авиации RUBAE 2025 на следующей неделе завершит приём заявок и закроет регистрацию для участников мероприятия.

Как рассказали BizavNews в оргкомитете, свободных площадей не осталось, также активно бронируются места на статической площадке, где будут размещены самолёты и вертолёты. Кроме этого, организаторы обращают внимание на активность посетителей, которые приобретают билеты на выставку, а также регистрацию представителей СМИ. Напомним, что мероприятие состоится 10 сентября в Центре Бизнес Авиации «Внуково-3».

Продолжается активная работа и над конгрессной частью RUBAE – организатором деловой программы в этом году выступает Мосфорум. В первых чис-

ла сентября будет опубликована программа и список спикеров. Деловая программа будет посвящена адаптации российской авиационной отрасли к новым экономическим и геополитическим реалиям. На сессиях участники обсудят вопросы импортозамещения, внедрения новых технологий, трансформации логистических процессов и изменения в международном сотрудничестве. Особое внимание будет уделено взаимодействию с ключевыми зарубежными рынками – Беларусью, Китаем, Турцией и ОАЭ, а также развитию внутреннего рынка деловой авиации. В рамках программы состоятся панельные дискуссии и экспертные сессии, позволяющие оценить возможные сценарии роста и выявить новые точки опоры для российских компаний.

Среди подтвержденных участников выставки в этом году будут присутствовать крупнейшие операторы, брокеры и сервисные компании, включая RusAero, Weltall Avia, Tulpar Aero Group, Tarp Aviation, Sanret, FBO Minsk, Jetica, Meridian, БизАэро, AVIATX, Flight Way, Jet Port Technics, Jet Port Interiors, Fast Air, АО «ТВС», HeliJet Training, Северо-Запад, Альянс МН ГРУПП, а также многие другие.

«В течение двух дней участникам и посетителям будут предоставлены возможности для обсуждения и решения ключевых вопросов отрасли, которая как никогда нуждается в поддержке и развитии. Среди участников и гостей выставки ожидаются представители государственных корпораций, ведущие компании отрасли, частные инвесторы и другие игроки рынка деловой авиации», – резюмируют в оргкомитете.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLPJPHX



Gulfstream поставляет первый G800

Компания Gulfstream Aerospace объявила о первой поставке заказчику совершенно нового самолёта Gulfstream G800, самого дальнего бизнес-джета в мире. Ввод G800 в эксплуатацию последовал за сертификацией FAA и EASA 16 апреля.

«Мы наблюдаем огромный спрос на G800, и вся команда Gulfstream с нетерпением ждёт начала поставок нашим клиентам», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «G800 поступает в эксплуатацию с необычайной степенью проработки программы, как и Gulfstream G700 до него. Мы с нетерпением ждём, когда клиенты по всему миру смогут оценить замечательные возможности этого самолёта и комфорт в салоне, и я поздравляю команду Gulfstream с этим значительным достижением».

в создании ещё одного качественного продукта из нашего семейства самолётов нового поколения».

Сертификационные испытания G800 продемонстрировали дальность полёта в 15186 км при крейсерской скорости 0,85 Маха, что на 370 км больше, чем первоначально планировала компания. Его максимальная эксплуатационная скорость также увеличилась с 0,925 Маха до 0,935 Маха. При крейсерской скорости 0,90 Маха бизнес-джет может преодолеть 12964 км, а при 0,87 Маха – 14816 км.

Кроме того, G800 был сертифицирован со сбалансированной взлётной дистанцией в 1771 метр и посадочной дистанцией 946 метров, что меньше, чем первоначально заявлялось – это дает клиентам доступ к большему количеству аэропортов.



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

Анализ вертолётного рынка Африки показывает потенциал роста

Компания Rotortrade опубликовала свой анализ рынка Африки в 2024-2025 гг., в котором освещаются возможности роста в Кении, Нигерии и Южной Африке, а также растущий интерес к подержанным вертолётам западных производителей в этом регионе.

«Рынок вертолётных в Африке отличается разнообразием и высокой степенью локализации», - сказал Орельен Блан, глава регионального подразделения Rotortrade в Азиатско-Тихоокеанском регионе, на Ближнем Востоке и в Африке. «Успех здесь требует не только конкурентоспособных вертолётов — он требует присутствия, терпения и способности адаптироваться к местным условиям ведения бизнеса. Вы не можете добиться этого извне; вам нужно потратить время на работу на местах».

Парк в Африке насчитывает 1076 турбинных и 480 поршневых вертолётов. На долю Bell и Airbus Helicopters приходится около 35% парка турбинных вертолётов, за которыми следуют Leonardo (20,7%), Sikorsky (4%) и Robinson (3,9%). На рынке поршневых вертолётов Robinson Helicopter занимает 91,7% рынка, за ним следуют Schweizer (6,5%) и Enstrom (1,9%).

По словам Rotortrade, тенденция к покупке со вторичного рынка западных вертолётов во многом обусловлена отказом крупных гуманитарных организаций от платформ советского производства. Однако переход замедлился из-за сокращения финансирования в США, что замедлило реализацию инициатив по замене парка и сохранило большую зависимость от старых западных платформ, таких как Bell 412».





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

Турецкая Sierra Aviation получила сертификат эксплуатанта

Компания Sierra Aviation получила сертификат эксплуатанта (AOC) от Генерального директората гражданской авиации Турции (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü - SHGM). Первым самолётом оператора стал Gulfstream GIV-SP, сообщает ch-aviation.

22-летний самолет с бортовым номером TC-EMR вмещает до 14 пассажиров и базируется в аэропорту Ататюрк в Стамбуле. Ранее он эксплуатировался под сертификатом эксплуатанта (AOC) авиаком-

пании Zafer Air (HMZ), которая эксплуатирует два GIV-SP.

Sierra Aviation со штаб-квартирой в Анкаре была основана в 2024 году и специализируется на чартерных перевозках и санитарной авиации. Помимо Sierra Aviation и Zafer Air, ещё пять владельцев сертификата эксплуатанта в Турции эксплуатируют GIV-SP: Bonair и Genel Havacilik — по два самолёта, а Alfa Jet, BKNJET и CKD Aviation — по одному.



Фото Terry Wade

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Acropolis Aviation обновила сертификат WYVERN Wingman

Авиакомпания Acropolis Aviation обновила свою сертификацию WYVERN Wingman, перейдя на программу Flight Leader, демонстрируя свою приверженность постоянному совершенствованию благодаря ежеквартальному обучению со стороны WYVERN.

Этот стратегический шаг подчеркивает ценность, которую компания придаёт проактивному подходу к безопасности полётов, производительности и отчетности. В результате Acropolis продолжает придерживаться стандарта WYVERN Wingman, первого в отрасли стандарта аудита чартерных

авиаперевозок, который позволяет клиентам принимать обоснованные решения на основе проверенных передовых практик, комментируют в пресс-службе перевозчика.

Эндрю Дэй, старший вице-президент по операционной деятельности, прокомментировал: «Acropolis Aviation в очередной раз подтвердила свою позицию оператора, заботящегося о безопасности полётов, обновив сертификат Wingman. Благодаря программе Flight Leader компания демонстрирует очевидные инвестиции в повышение производительности и прозрачное совершенствование, основанное на данных».



Решения,
создающие
стиль

jetport-interiors.tech

Bombardier открывает новый завод в Калифорнии

Компания Bombardier назвала свое новое производственное предприятие в Моорпарк, Калифорния, «важным шагом», который свидетельствует о ее «передовых инновациях» и стремлении к «высококачественным рабочим местам».

На заводе площадью почти 4300 кв.м. работают 30 человек, здесь производятся ключевые компоненты как для самолётов Bombardier Global 7500, так и для Global 8000, который все ещё находится

в разработке. Он заменяет небольшой завод в Лос-Анджелесе, который канадский производитель приобрел в 2022 году.

«Перенос нашего завода по производству комплектов стал важным шагом, который не только закрепил наше долгосрочное присутствие в Калифорнии, но и расширил производственное присутствие в США», - сказал Дэвид Мюррей, исполнительный вице-президент Bombardier по производству, информационным технологиям и системе повышения операционной эффективности. «Новый объект в Мурпарке отражает нашу приверженность как к сотрудникам, так и к клиентам. Он является свидетельством приверженности Bombardier передовым инновациям и обеспечению высококачественных рабочих мест. Мы гордимся тем, что остаемся неотъемлемой частью калифорнийского сообщества и продолжаем укреплять наши связи в регионе».

Дженис Парвин, председатель наблюдательного совета округа Вентура, представляющая Четвертый округ, сказала, что она довольна инвестициями Bombardier в этот регион. «Её постоянное присутствие также подтверждает, что штат Калифорния является ключевым игроком в аэрокосмическом секторе», - добавила она на церемонии перерезания ленточки.

Джон Бандек, менеджер по экономическому развитию City of Moorpark, сказал, что переезд Bombardier укрепляет позиции Моорпарк как центра передового производства. «Эти инвестиции обеспечивают передовые инновации, высококачественные рабочие места и устойчивый экономический рост, который найдет отклик во всем регионе», - сказал он.



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

Airble продолжает глобальную экспансию

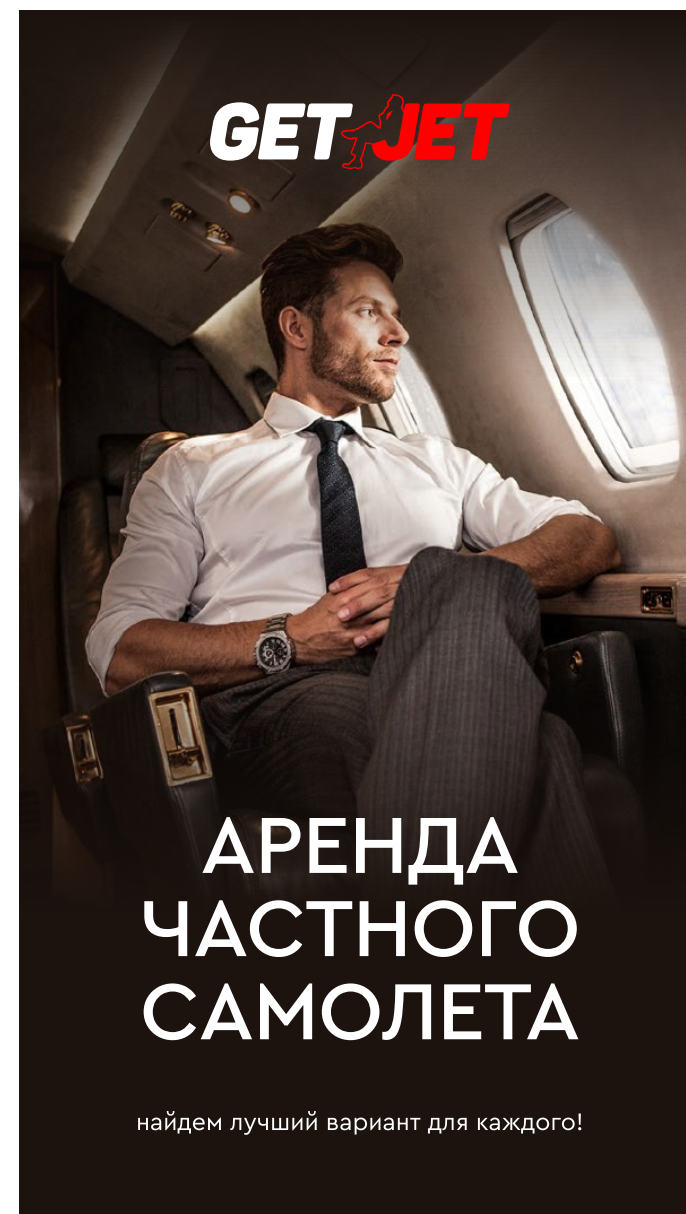
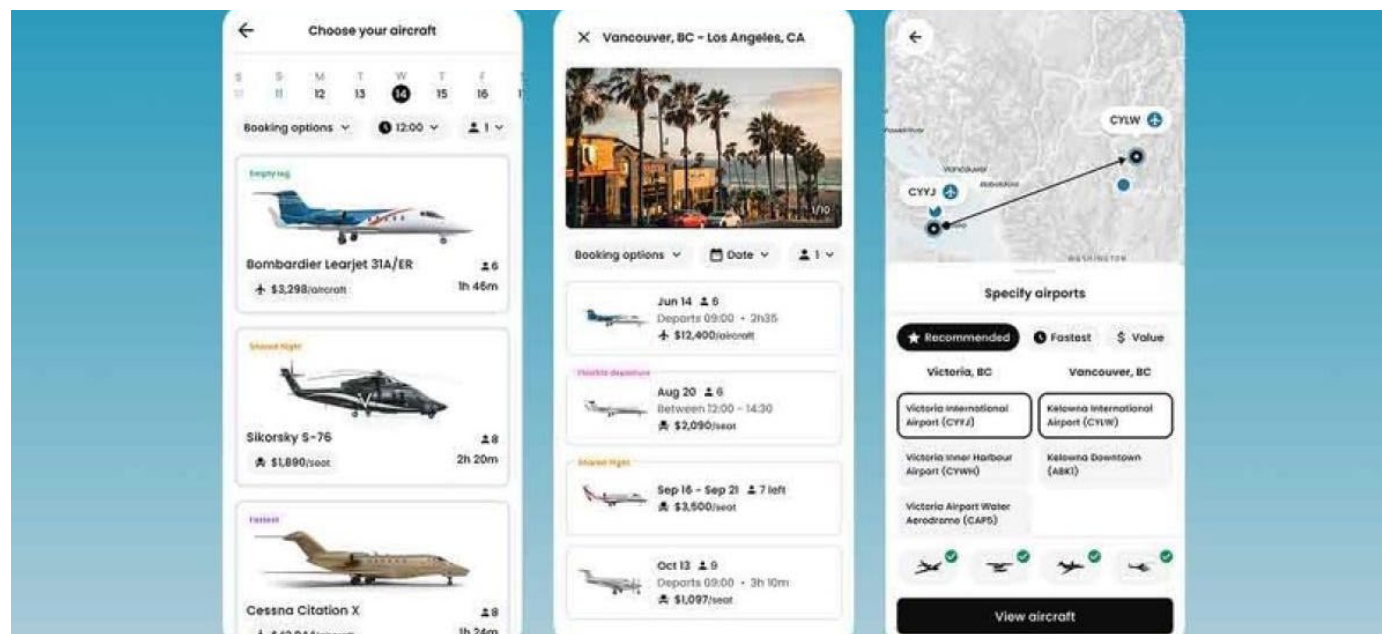
Канадская онлайн-платформа прямых продаж чартеров Airble подписала контракт с 60-м оператором и разработала виджет, который её партнёры по отрасли могут использовать в качестве встраиваемого инструмента бронирования на сайте. Через приложение клиенты Airble могут получить доступ к платформе, чтобы сравнивать и бронировать чартерные рейсы, empty leg, авиатуры и туристические пакеты.

Airble запущена в 2022 году в сотрудничестве с канадскими партнёрами, чтобы повысить прозрачность процесса бронирования. К июню 2023 года компания вышла за пределы Канады, пригласив своего первого оператора из США — NeaJets. В последние месяцы Airble расширила свою дея-

тельность на международном уровне, присоединив греческого авиаперевозчика Bellavia и первого азиатского оператора — Medevac Helicopters. Американская компания Maverick Helicopters стала 60-м партнером Airble.

«На каждом этапе мы прислушивались к нашим партнерам-операторам», — сказал основатель компании Саид Гользар. «Они не только приняли платформу B2C, но и хотели, чтобы технологии, лежащие в её основе, предлагали более качественное обслуживание клиентов на своих сайтах. Так родилась идея нашего виджета для веб-сайта».

Виджет позволяет операторам-участникам интегрировать систему бронирования Airble в свои сайты, расширяя охват рынка.



ACI Jet получает сертификат EASA Part 145

Компания ACI Jet, провайдер ТОиР на Западном побережье США, получила одобрение EASA на техническое обслуживание по Part 145. Это важное событие позволяет ACI Jet выполнять техническое обслуживание воздушных судов, зарегистрированных в Европе, что расширяет возможности компании по обслуживанию более широкой клиентской базы по всему миру.

Являясь единственным авторизованным сервисным центром Bombardier на Западном побережье и собственным складом запчастей Bombardier, ACI Jet предлагает мгновенный доступ к критически важным компонентам, гарантийным возможностям и передовому опыту в отрасли — все это те-

перь доступно зарегистрированным в EASA операторам, путешествующим в США или через их территорию.

Сертификация EASA соответствует текущей стратегии ACI Jet по расширению сферы и охвата услуг. Компания, известная своим глубоким опытом работы с линейкой продуктов Bombardier, которая включает в себя средние и дальнемагистральные бизнес-джеты, теперь может распространить свое фирменное качество обслуживания на самолёты, зарегистрированные в Европе, дополнив требования FAA к эксплуатационным характеристикам самолётов, зарегистрированных в США, включая Bombardier и ряд других производителей.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

ХТИ выбрала авионику Garmin

Компания ХТИ Aerospace выбрала систему полётных дисплеев Garmin G700 TXi для своего самолёта вертикального взлёта и посадки TriFan 600 (VTOL). По словам ХТИ, кабина G700 TXi обеспечит пилотам TriFan 600 превосходную навигацию, связь, наблюдение, ситуационную осведомленность и мониторинг воздушного судна на каждом этапе полёта.

Комплекс авионики Garmin TXi оснащен большими сенсорными основными пилотажными дисплеями и многофункциональными дисплеями с технологией искусственного зрения для улучшения восприятия местности и препятствий.

Самолёт TriFan 600, рассчитанный на одного пилота и до шести пассажиров, первоначально будет оснащён парой турбовальных двигателей, название которых пока не уточняется, способных работать на 100% чистом экологически чистом авиационном топливе (SAF), а также на обычном реактивном топливе. В 2027 году компания готовится начать кампанию по лётным испытаниям прототипа TriFan, но не объявила конкретные сроки сертификации и ввода в эксплуатацию.

«Этот комплект авионики идеально подходит для TriFan 600», - сказал Дон Парди, старший вице-президент и временно исполняющий обязанности президента ХТИ Aircraft, дочерней компании ХТИ Aerospace, которая руководит разработкой TriFan 600. «G700 TXi от Garmin обладает надёжностью, инновационностью и функциями пилотирования, необходимыми для эффективного и безопасного управления трансформируемым самолётом VTOL».

Transwing получила первый из двух самолётов Citation M2 Gen2

Австрийский оператор Transwing получила первый из двух самолётов Citation M2 Gen2, заказанных непосредственно у Textron Aviation, сообщила компания в социальных сетях.

Совершенно новый самолет OE-FBM был поставлен с производственных мощностей Textron Aviation в Уичито-Эйзенхауэр в Цюрих в период с 12 по 14 августа с остановками в Гамильтоне, Онтарио, Гусином заливе, Нарсарсуаке, Рейкьявике, Глазго-Прествике и Вене.

Несмотря на то, что компания Transwing базиру-

ется в Швейцарии, в феврале 2025 года она получила австрийский сертификат эксплуатанта (АОС), после того как к ней присоединился зарегистрированный в Швейцарии 5-летний Citation M2, который до сих пор был единственным самолётом компании данного типа.

Во время сертификации главный исполнительный директор Transwing Марк Мейер подтвердил планы по добавлению двух новых самолётов Citation M2 Gen2, которые будут внесены в швейцарский реестр в соответствии со статьей 83bis соглашения Международной организации гражданской авиации (ИКАО) между Швейцарией и Австрией.



EHang анонсирует детали eVTOL серии VT35

Компания EHang Holdings Limited, занимающаяся разработкой технологической платформы городской воздушной мобильности (UAM), объявила о подписании соглашения об инвестиционном сотрудничестве с правительством Хэфэя. В соответствии с соглашением, EHang создаст в Хэфэе производственный центр летательных аппаратов для серии VT35.

Серия VT35 – это новое поколение беспилотных летательных аппаратов большой дальности eVTOL от EHang. Стороны планируют совместно инвестировать и создать комплексную базу для производства VT35 в Хэфэе, охватывающую исследования и разработки, испытания, производство, сертификацию, управление цепочками поставок, продажи, эксплуатацию и развитие талантов. Это партнёрство представляет собой значительное усовершенствование стратегического плана EHang в её региональной штаб-квартире в Восточном Китае в Хэфэе и ускоряет внедрение в производство серии VT35.

Общий объем инвестиций в это партнёрство оценивается примерно в 1 млрд юаней. Кроме того, правительство Хэфэя планирует предоставить EHang всестороннюю поддержку на сумму около 500 млн юаней, включая заказы на eVTOL, инвестиции или другие формы сотрудничества по всей производственной цепочке.

VT35 – это беспилотный пассажирский eVTOL нового поколения, предназначенный для полётов на большую дальность. Он предназначен для воздушных перевозок на средние и дальние расстояния, включая междугородние, морские и горные перевозки. Основанный на прототипе VT30, VT35 пред-

ставляет собой крупную модернизацию, включая усовершенствованные автономные системы управления полётом и двигательные установки. Благодаря запатентованным EHang технологиям автономного управления полётом и контроля, VT35 обеспечивает прорывные улучшения как в конструкции, так и в надежности.

Заявка EHang на получение сертификата типа для VT35 была официально принята Управлением гражданской авиации Китая (CAAC) в феврале 2025 г. и в настоящее время проходит процедуру проверки летной годности. Компания EHang

планирует провести сертификацию летной годности VT35 в Хэфэе с целью получения сертификата типа, сертификата производства и сертификата стандартной летной годности (AC) для VT35. Кроме того, компания окажет содействие своему совместному предприятию Hefei Heyi Aviation Co., Ltd. в подаче заявки на получение первого сертификата эксплуатанта для VT35. Эти усилия позволят осуществлять широкий спектр операций, включая городские и междугородние пассажирские перевозки, логистику и аварийно-спасательные работы в Хэфэе и более широком Восточно-Китайском регионе.



NOT A HOTEL станет первым эксплуатантом Airbus ACH130 Aston Martin Edition в Японии

Японский оператор неклассического гостиничного бизнеса NOT A HOTEL разместил заказ на первый в стране ACH130 Aston Martin Edition, став новым клиентом Airbus Corporate Helicopters.

ACH130 — это первое в истории приобретение вертолёта гостиничным гигантом, который будет использоваться для предоставления уникальных впечатлений от полёта своим гостям, стремящимся погрузиться в мир высокого уровня жизни с помощью сервиса передвижения «NOT A GARAGE».

Высококласный сервис мобильности NOT A HOTEL - NOT A GARAGE призван революционизировать путешествия класса люкс, сочетая в себе владение и опыт, накопленный на суше, море и в воздухе. Сервис позволяет пользователям приобретать и совместно использовать такие средства передвижения класса люкс, как вертолёты, частные самолёты, круизные яхты класса люкс и автомобили. Приобретая долю в одном мобильном средстве, пользователи получают доступ к сети других

вариантов мобильности, которыми управляет NOT A HOTEL.

Зимой 2020 года во французском Куршавеле компании Aston Martin и Airbus Corporate Helicopters представили свой первый совместный проект, специальную версию вертолёта ACH130 под названием Aston Martin Edition. Для команды дизайнеров Aston Martin сотрудничество с коллегами из Airbus Corporate Helicopters стало первым опытом подобного рода. Проработка стилистики ACH130 Aston Martin Edition заняла более года, но судя по отзывам руководства, и там, и там остались довольны результатом.

Для фирменного «астоновского» вертолёта придумали четыре варианта ливреи и соответствующее им оформление салона. Первый экземпляр покрасили в оттенок Stirling Green, который в нижней части кабины переходит в черный Jet Black, а на обтекателях двигателя — в Skyfall Silver. Другие доступные колеры — серый Xenon Grey, бронзовый Arizona и черный с синим отливом Ultramarine Black. Салон отделан черной микрофиброй в сочетании с кожей Oxford Tan, Pure Black, Cormorant или Ivory.

Материалы отделки такие же, как в автомобилях Aston Martin. На спинки передних кресел нанесена декоративная перфорация, которую можно встретить на DB11; двери отделаны натуральной кожей, в разных местах салона выполнены тиснения в форме фирменных крыльев Aston Martin. На панели приборов — специальная табличка с логотипами партнеров, номером вертолёта в серии, а также именем владельца (наносится по желанию).



Loft Dynamics собирает средства на поддержку программы VR-симуляторов

Loft Dynamics получила дополнительное финансирование, которое поможет швейцарской компании продолжить разработку симуляторов виртуальной реальности (VR) для авиакомпаний и расширить свой основной вертолётный бизнес.

Общий объём привлечённых средств достиг \$60 млн, включая недавний раунд финансирования серии B в размере \$24 млн, проведённый The Friedkin Group при участии Alaska Airlines и действующих акционеров Sky Dayton и Craft Ventures, а также UP.Partners.

Полноподвижный вертолётный симулятор Loft VR Airbus H125 сертифицирован EASA и FAA. Компания разрабатывает симулятор H145, а также полноподвижные VR-симуляторы Airbus A320 и Boeing 737, а также облачный учебный комплекс. «В 12 раз компактнее и в 100 раз дешевле традиционных полнопилотажных тренажеров», симуляторы для лайнеров будут оснащены тактильными функциями для воссоздания ощущений от органов управления в кабине, а также системой отслеживания движений тела и глаз, и «интеллектуальным обучением на базе искусственного интеллекта для оценки эффективности пилотов и предоставления персонализированной обратной связи».

Также в комплект входит демонстрационный режим LoftWIN, позволяющий инструкторам записывать виртуальные демонстрации сценариев, манёвров и процедур, которые обучаемые затем могут воспроизвести. «Эти системы позволят пилотам безопасно и регулярно тренироваться в любых условиях, включая редкие, высокорисковые сценарии и авиационные трагедии в прошлом», —

заявили в компании. Студенты смогут заниматься дома, используя комплект Loft для домашнего обучения на базе облачных вычислений, обеспечивающий повторение материала, доступ к контенту с полным погружением и дистанционное обучение.

«Подготовка пилотов отстаёт от развития остальной авиации», — сказал Фаби Ризен, основатель и генеральный директор Loft Dynamics. «Мы по-прежнему отправляем стажёров по всей стране, чтобы они сидели в куполах размером со склад стоимостью от \$10 до \$20 млн — технология, которая не развивалась десятилетиями. В эпоху нехват-

ки пилотов и растущей мобильности воздушного транспорта это просто невозможно. Мы создаём новый стандарт, гораздо более реалистичный и доступный. Качественное, регулярное обучение способствует повышению квалификации пилотов. А повышение квалификации пилотов означает более безопасное небо».

«Этот раунд финансирования — не просто важная веха, это сигнал», — добавил он. «Сигнал о том, что вся отрасль готова к переменам. Мы гордимся поддержкой The Friedkin Group, Alaska Airlines и наших нынешних акционеров».



Российский бизнес-джет останется на приколе в Фарнборо

Бизнес-джет Bombardier Global 6500, находящийся на стоянке в британском аэропорту Фарнборо с 2022 года, вероятно, останется на земле после безуспешной попытки его российского владельца снять действующие против него санкции. Как сообщает AIN, самолёт, припаркованный в южной части аэропорта, имеет следы воздействия атмосферных условий вокруг иллюминаторов и гондол двигателей, что указывает на то, что он некоторое время не перемещался. Неясно, проводились ли какие-либо работы по техническому обслуживанию за время стоянки.

Global 6500, зарегистрированный как LX-FLY в компании Global Jet Luxembourg, использовался российским миллиардером Евгением Швидлером

с момента его поставки в ноябре 2020 года. Однако через месяц после начала конфликта России с Украиной тогдашний министр транспорта Великобритании Грант Шаппс подтвердил, что самолёт был «задержан на неопределенный срок» в рамках нового законодательства 2022 года, которое «запрещает российским самолётам пролетать или приземляться на территории Великобритании и позволяет правительству задерживать воздушные суда, в том числе принадлежащие олигархам».

Сам Швидлер, в настоящее время проживающий в США, первоначально в марте 2022 года попал под санкции. В первоначальном решении упоминались его «обширные и высокоприбыльные деловые связи с крупными российскими компаниями, отчасти

обусловленные его связями с [российским олигархом] Романом Абрамовичем». Также упоминалась его прежняя должность директора многонациональной горнодобывающей и сталелитейной компании Evraz, причём Великобритания включила эту компанию в список «имеющих стратегическое значение для России».

Хотя Евгений Швидлер эмигрировал из бывшего СССР в 1989 году и получил британское гражданство в 2010 году, две предыдущие апелляции не смогли отменить заморозку активов, а последнее слушание в Верховном суде 29 июля постановило, что наложенные на него санкции были «соразмерными и законными».



Фото Джон Лейк

IS-BAH от IBAC занял место в Глобальном плане ИКАО

Программа Международного стандарта наземного обслуживания бизнес-авиации (IS-BAH) Международного совета деловой авиации (IBAC) была включена в Глобальный план безопасности полетов (GASP) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на 2026–2028 годы. Этот план, утвержденный в прошлом месяце, стал первым случаем признания IS-BAH в отраслевой программе оценки ИКАО и единственным стандартом безопасности наземного обслуживания, установленным для деловой авиации.

IS-BAH теперь присоединяется к Международному стандарту операторов бизнес-авиации (IS-BAO) IBAC, получив эту международное признание. IS-BAH, запущенная в 2014 году, представляет собой добровольную программу для FBO и организаций наземного обслуживания, построенную по образцу IS-BAO и сочетающую в себе передовой отраслевой опыт и прогрессивную систему управления безопасностью.

«Для нас большая честь получить признание Совета ИКАО в новом GASP», — заявил Терри Йоманс, директор программы IS-BAH. «Это признание воплощает в себе миссию, которую мы поставили перед собой при запуске IS-BAH в 2014 году. Мы продолжаем выступать за постоянное совершенствование этого стандарта безопасности наземного обслуживания, независимо от размера и сферы деятельности организации, в любой точке мира».

Генеральный директор IBAC Курт Эдвардс добавил: «Мы с гордостью сообщаем, что стандарты безопасности IS-BAO, а теперь и IS-BAH, получили однозначное признание Совета ИКАО в новом GASP.

Это достижение – результат упорной работы Терри Йоманса и всего персонала IBAC, а также наших преданных своему делу аудиторов IS-BAH и вспомогательных организаций. Мы особенно ценим растущее сообщество зарегистрированных в IS-BAH операторов наземного обслуживания, которые добровольно продемонстрировали свою приверженность высочайшему уровню безопасности в деловой авиации, как на земле, так и в воздухе».

IBAC расширяет своё международное присутствие. В октябре 2023 года к программе присоединились новые отраслевые партнёры, включая 4Air, Daher и Metrojet. Месяц спустя IS-BAH достигла рубежа в 300 зарегистрированных объектов по всему миру, что свидетельствует о глобальном росте программы и её внедрении в сферу наземного обслуживания деловой авиации.



Vista получила сертификат на обучение, основанного на фактических данных

Компания Vista объявила о том, что VistaJet Limited стала первым в истории оператором бизнес-авиации, получившим сертификат на базовое обучение на основе фактических данных (EBT) – методологии, основанной на данных и ориентированную на эффективность, которая признана новым мировым стандартом в области подготовки лётного состава и обеспечения безопасности полётов.

VistaJet Limited начала внедрять EBT в 2018 году, на годы опередив любого другого оператора бизнес-авиации, и в настоящее время является первой компанией бизнес-авиации в мире, получившей это одобрение. Такое активное и своевременное внедрение отражает многолетние инвестиции

группы Vista в инновации в области безопасности и её стремление лидировать в отрасли, создавая системы и внедряя стандарты обучения, которые выходят далеко за рамки нормативных требований.

Ник ван дер Меер (Nick van der Meer), главный операционный директор Vista, отметил: «EBT является частью нашего видения постоянного повышения планки развития частной авиации, инвестируя в персонал, системы и обучение, которые поддерживают наших партнеров-операторов и определяют наше лидерство. Мы инвестируем на ранней стадии, думаем о долгосрочной перспективе и устанавливаем стандарты не только для себя, но и для всей отрасли. И мы продолжим продвигаться впе-

ред, потому что лидерство в области безопасности – это ответственность, а не титул. Мы прилагаем все усилия, чтобы сохранить эту привилегию».

Авиация стремительно трансформируется. Увеличение использования воздушных судов, усложнение лётных операций и изменение факторов риска предъявляют новые требования к подготовке пилотов и управлению безопасностью полётов. Для решения этих задач решающее значение имеют системы, основанные на фактических данных, которые позволяют адаптировать обучение к конкретным эксплуатационным потребностям и данным о работе экипажа. В основе программы EBT VistaJet Limited лежат несколько компонентов, которые выходят за рамки стандартной практики в бизнес-авиации, в том числе:

- **Собственная команда инструкторов и экзаменаторов по симуляторам:** значительный международный опыт работы с различными типами воздушных судов избавляет от необходимости прибегать к услугам инструкторов, которые часто не знакомы со сложными операциями.
- **Надежная программа стандартизации и согласования:** единообразное обучение для всех авиапарков и экипажей.
- **Комплексный сбор данных:** регистрируются и анализируются десятки тысяч точек данных для постоянного совершенствования учебных программ.
- **Прямая интеграция:** включение как оперативных, так и более широких отраслевых данных по безопасности в содержание и методы обучения.



Бразильский Flapper вырос до крупного оператора

Бразильская компания Flapper, занимающаяся чартерными перевозками на частных самолётах, объявила о приобретении авиаперевозчика Black Táxi Aéreo, одновременно запустив подразделение по долевному владению. Это приобретение делает Flapper, в сочетании с флотом Black, крупнейшим в стране провайдером чартерных авиаперевозок, годовой доход которого, по прогнозам, достигнет \$20 млн.

Отвечая на вопрос СJI, генеральный директор и основатель Flapper Пол Малицки сказал, что это приобретение поможет компании вести собственные операции, ориентированные на долевыми программы, чартерные перевозки и управление воздушными судами для клиентов, которые в противном случае не выбрали бы услуги Flapper. В компании сказали, что эта интеграция поможет лучше обслуживать местных состоятельных лиц, а также международных брокеров.

«Наша приверженность демократизации доступа к бизнес-авиации остаётся неизменной, и мы гордимся партнёрством с оператором, который может похвастаться безупречными показателями безопасности и современной инфраструктурой в ключевом бразильском аэропорту», - добавил Малицки.

Рафаэль Матос, основатель Black Táxi Aéreo, займет должность руководителя авиационного отдела в новом подразделении Flapper по управлению самолётами и долевному владению. Компания Flapper сообщила, что в последнем квартале 2025 года к ней добавится самолёт Gulfstream GIV-SP, принадлежащий мажоритарному акционеру Flapper. Это будет дополнение к двум Hawker 400, имеющим сертификат эксплуатанта Black (AOC), и пяти самолётам, находящимся под управлением. Ожидается, что к концу года объединенный AOC будет включать в себя пять самолётов, находящихся в эксплуатации.



По словам компании, технологическое подразделение Flapper не пострадает, поскольку ожидается устойчивый рост её цифрового рынка. Компания планирует, что к концу года её мобильное приложение для бронирования частных самолётов загрузят 500000 человек.

На рынке чартерных авиаперевозок Бразилии в настоящее время представлено более 4000 самолётов для чартерных перевозок по запросу, в том числе более 1500 в Латинской Америке. Почти две трети выручки компании приходится на Латинскую Америку, крупнейшим рынком которой является Бразилия.

«Согласно нашим данным, Бразилия была одним из самых быстрорастущих рынков в мире за последние пять лет, наряду с ОАЭ. Рост обусловлен рядом факторов, включая увеличение благосостояния, новые бизнес-модели, упрощение правил Национальным агентством гражданской авиации (ANAC) и обновление парка воздушных судов», - сказал Малицки.

По словам Flapper, самыми востребованными самолётами в 2024 году были Legacy 600/650, Gulfstream GV/G550 и Global Express/XRS, в то время как Eurocopter AS350, Grand Caravan и King Air B200 лидировали по объёму полётов. Компания использует вертолёты и турбовинтовые самолёты для обеспечения региональной связи.

В сентябре Flapper обеспечит вертолётный трансфер на крупные мероприятия в Сан-Паулу, в том числе в город и на матч Национальной футбольной лиги Сан-Паулу.

Как VIP-чартеры удовлетворяют уникальные потребности профессиональных спортсменов

То, что нам кажется мельчайшей деталью, может оказаться разницей между славой и разбитым сердцем. Неудивительно, что лучшие спортсмены и спортивные команды, как правило, предпочитают путешествовать на свои игры чартерными самолётами VIP-класса. Сотрудники оператора KlasJet подчеркивают, что во время таких полётов ключевой задачей является адаптация к конкретным потребностям спортсменов на борту.

Для профессиональных команд самого высокого уровня чартерные рейсы VIP-класса – это не роскошь, а скорее необходимость. Современные команды играют в игры с более высокими ставка-

ми, чем когда-либо, а также путешествуют чаще и дальше, чем клубы 20-30 лет назад.

The Athletic, весьма влиятельное спортивное издание, сообщило, что типичная команда футбольной Премьер-лиги совершает 58 таких поездок за сезон. Для клубов самого высокого уровня это число еще больше.

Кроме того, есть крупные соревнования национальных сборных, такие как Евро и Чемпионат мира, которые проводятся раз в два года. Во время таких мероприятий спрос на чартерные рейсы VIP-класса значительно возрастает.

По словам Шаруне Валайкайте, стюардессы бизнес-оператора, спортивные состязания в значительной степени зависят от сезона, и во время крупных мероприятий потребность в рейсах значительно возрастает. «Футбол – самый очевидный пример», – сказала она. «Когда приближаются такие крупные турниры, как Евро или Чемпионат мира, почти все наши самолёты обслуживают только национальные команды. Команды Формулы-1 и баскетбольные команды также создают дополнительный спрос. Наши самолёты рассчитаны на 60 посадочных мест и больше всего подходят для футбольных команд или команд по регби, поэтому, естественно, мы чаще всего летаем на них».

Как вспоминает Валайкайте, в зависимости от спортивного календаря большинство пассажиров KlasJet могут составлять спортсмены. Например, во время Чемпионата мира по футболу 2022 года в Катаре было обычным делом видеть в воздухе одновременно несколько самолётов авиакомпании с национальными футбольными командами.

«Также очень приятно, что разнообразие видов спорта, с которыми мы работаем, постоянно расширяется», – сказала она. «Например, в этом году мы путешествовали с некоторыми спортсменами, участвующими в чемпионате MotoGP по мотогонкам. У нас на борту были даже игроки конного поло. Только, конечно, без лошадей».

В мире спорта командам, спонсорам и VIP-гостям часто приходится быстро переезжать с одного крупного мероприятия на другое. KlasJet координирует эти сложные многочасовые перелёты, следя за тем, чтобы прибытие соответствовало



расписанию тренировок, обязательствам перед СМИ и времени проведения соревнований. Такой уровень координации становится особенно важным, когда вам приходится организовывать выступления на нескольких мероприятиях, сохраняя при этом максимальную производительность.

Эдвинас Финенко, менеджер по развитию продаж чартерного брокера, сказал: «Мы наладили отношения с FBO в ключевых аэропортах, расположенных рядом с каждым аэропортом. Это означает приоритетное обслуживание, и во время гоночных уик-эндов каждая минута на счету – будь то руководитель команды, которому нужно организовать спонсорский ужин, или генеральный директор, совмещающий гонку с важными деловыми встречами».

По словам Финенко, гибкость необходима, и её могут обеспечить только провайдеры, обладающие необходимым опытом и связями. В конечном счёте, эта гибкость является ключом к тому, чтобы путешествие прошло гладко и запомнилось, независимо от того, кто летит – спортсмены или их болельщики.

«Когда кто-то выбирает частный самолёт для участия в «Формуле-1» или другом крупном спортивном мероприятии, полёт – это не просто средство достижения цели. В некотором смысле, это неотъемлемая часть общего впечатления», – добавил Финенко.

Полёты со спортсменами требуют определенной подготовки. У спортивных команд, как правило,

есть определенные требования и внутренние правила, которые необходимо соблюдать и принимать во внимание. Всё начинается с организации питания, которое довольно существенно отличается от того, что обычно ассоциируется с частными рейсами.

Валайкайте добавляет: «Когда мы летаем со спортсменами, питание, вероятно, является заботой номер один. Команды почти всегда придерживаются строгого плана питания, поэтому меню должно составляться строго и скрупулезно, в тесном сотрудничестве с диетологами. И дело не только в том, какие блюда вы подаёте, но и в том, когда вы их подаёте. Это невероятно деликатный аспект, и во многих случаях пассажирам даже запрещено предлагать закуски».

Еще одним важным аспектом во время таких полётов является конфиденциальность. Спортсмены очень часто приезжают на игры, где они соревнуются за самые важные трофеи, перед десятками тысяч болельщиков и сотнями миллионов, прикованных к экранам телевизоров дома. Естественно, даже лучшие из лучших чувствуют давление и не нуждаются в дополнительных развлечениях.

«Спортсмены летят на соревнования в особенно напряженном состоянии, поэтому они хотят, чтобы их как можно меньше беспокоили», – сказала Валайкайте. «Мы придерживаемся ряда неписаных правил, которые гласят, что мы не подходим к спортсменам с просьбами сфотографироваться или дать автограф или даже с ненужными вопросами. Обеспечение того, чтобы наши пассажиры мог-

ли расслабиться и отдохнуть, имеет для нас первостепенное значение». Она также добавила, что для каждой стюардессы крайне важно чувствовать атмосферу в самолёте. Спортсмены могут быть очень эмоциональными людьми, и вы должны как можно лучше соответствовать этим эмоциям.

«Это особенно актуально после соревнований. Всегда нужно следить за конечным результатом игры. После самых важных матчей могут возникнуть самые разные эмоции. Если команда проигрывает, нужно быть очень чутким в общении с игроками. И наоборот, после крупных побед пассажиры самолёта иногда режут от радости и чувства триумфа».

Стюардесса акцентирует внимание на главном преимуществе, которое команды получают от частных полётов. Да, гибкое расписание и дополнительное пространство для ног очень важны, но ещё более важным является тот факт, что перевозчик обеспечивает не только транспортировку из пункта А в пункт Б, но и все услуги до, во время и после перелёта. Это означает, что члены лётного экипажа часто становятся чем-то большим, чем просто поставщиками услуг. В некоторых случаях к ним относятся почти как к членам самой команды.

Валайкайте резюмирует: «Я помню полёт, когда менеджер команды раздал нам майки для соревнований, и мы работали не в своей форме, а в форме клуба. Это был такой весёлый опыт. Это огромное преимущество работы в частной авиации. Вы вряд ли когда-нибудь испытаете что-то подобное, работая в другом месте».

Чрезмерный финансовый контроль над лётным отделом может привести к снижению безопасности

В колонке AINsight на портале AINonline пилот, эксперт по безопасности, консультант и авиационный журналист Стюарт «Кипп» Лау рассуждает о контроле над расходами лётного отдела со стороны владельца.

Прошёл уже год с момента [моей публикации](#) в блоге о мистере «Денежном Мешке» и одном из его пилотов. Это был урок эффективного общения с руководителями высшего звена и состоятельными людьми. В частности, там отмечается, что ру-

ководитель со степенью MBA говорит на другом языке, чем пилот с дипломом АТР. Основная тема того разговора касалась мер контроля, принятых лётным отделом для безопасного полёта большого корпоративного самолёта на небольшой аэродром в Карибском море. В итоге, лаконичный разговор о снижении рисков и сокращении эксплуатационных расходов успокоил миллиардера.

На прошлой неделе я решил поговорить с нашим другом, корпоративным пилотом, чтобы узнать,

как идут дела. Хотелось бы сообщить, что всё идёт гладко, но, к сожалению, это не так.

Соответственно, в январе «Денежный Мешок» нанял своего бывшего однокурсника по бизнес-школе, чтобы укрепить финансовое положение всех подразделений компании, включая лётный отдел. Все расходы пилотов теперь подвергаются тщательной проверке. В компании в шутку говорят, что эти новые инициативы по экономии средств исходят непосредственно от «Департамента эффективности пилотов» (Department of Pilot Efficiency – DOPE).

Нетронутыми остались недавно поставленный Gulfstream G700, вертолёт на удалённом острове, контракты на техническое обслуживание, обучение и многомиллионный бюджет на кейтеринг. За исключением этих статей, весь авиационный бюджет находится под пристальным вниманием.

Правая рука «Денежного Мешка» недавно отменила запланированные поездки сотрудников лётного отдела на NBAA-BACE в Лас-Вегасе и на мероприятие Bombardier Safety Standdown в Уичито. По словам финансового наблюдателя, обе поездки были сочтены ненужной тратой времени. Конечно же, приятель «Денежного Мешка» никогда не был в Канзасе.

Руководители лётных подразделений утверждают, что подобные мероприятия необходимы для прогресса в работе и позволяют пилотам больше узнать о безопасности и эффективности воздушных судов. От форумов производителей для пользователей до презентаций по безопасности, эти меро-



приятия могут быть очень полезны как пилотам, так и эксплуатантам. Возможность наладить деловые контакты с другими пилотами и руководителями — это, пожалуй, самое главное.

А совсем недавно изменение маршрута полёта из-за погодных условий привело к разногласиям между владельцем, его финансистом и персоналом лётного отдела.

Владелец самолёта, миллиардер, разбогатевший на разработке программного обеспечения, был расстроен, когда рейс был перенаправлен в муниципальный аэропорт Морристаун в Нью-Джерси (KMMU) вместо Тетерборо (КТЕВ), как планировалось. Учитывая изменение направления и скорости ветра, вызванное грозой, которая превысила ограничения по попутному ветру для Gulfstream в КТЕВ, пилоты приняли обоснованное решение.

Это отклонение повлекло за собой цепочку нежелательных последствий, таких как дополнительное время на поездку на деловую встречу для мистера «Денежного Мешка» и дополнительные расходы, которые были тщательно изучены его финансовым приятелем по колледжу.

Руководители лётного отдела, как доверенные советники, смогли успокоить владельца, проведя чёткую аргументацию, основанную на принципах управления безопасностью, о выявлении опасностей, оценке степени риска и определении наиболее безопасного плана действий. Проще говоря, руководитель лётного отдела определил опасность — укороченную взлётно-посадочную полосу — и риск посадки с попутным ветром, превышающим допустимые пределы для самолёта.

В KMMU пилотов критиковали за то, что они выбрали FBO с более дорогим Jet-A и потратили деньги на обед в ресторане быстрого питания. Если учесть многомиллионный бюджет на кейтеринг для владельца и нехватку места на перроне в другом FBO — это, безусловно, пример недалёковидности.

В сфере безопасности полётов необходим баланс между безопасностью и эффективностью. Для этого лётного отдела постоянные придирки со стороны DOPE в конечном итоге, выражаясь деловым языком, приведут к увеличению текучести кадров, операционным расходам (обучение и адаптация новых сотрудников) и риску для всей деятельности.

Руководству лётного отдела было бы уместно вмешаться и обсудить ситуацию с «Денежным Мешком» и его другом, чтобы лучше разобраться во всех тонкостях безопасной эксплуатации большого бизнес-джета. В качестве альтернативы, по мнению нашего друга, если условия труда не улучшатся, в деловой авиации вырастет спрос на пилотов с допуском полётов на Gulfstream.



ИИ может клонировать голоса диспетчеров УВД

На недавней конференции DEF CON 33 звукорежиссер Эндрю Логан выразил обеспокоенность по поводу голосовой связи диспетчеров. «Мой кошмар — это то, что какой-нибудь изощрённый злоумышленник может использовать технологию клонирования голоса ИИ, чтобы выдать себя за авиадиспетчеров и периодически давать ложные разрешения на пересечение взлётно-посадочных полос, особенно в сложных погодных условиях», — сказал Логан в своей презентации.

Логан объяснил, что авиационная радиосвязь особенно уязвима для клонирования, поскольку использует амплитудную модуляцию (АМ), не шифруется и может быть прослушана любым человеком с простым приёмником. Портативные авиационные приёмопередатчики стоят недорого, и были случаи, когда злоумышленники передавали ложные инструкции вблизи аэропортов, но Логан фокусируется не на этой уязвимости. «Для этого нужна прямая видимость», — пояснил он.



Проблема в том, что мощные передатчики авиационного диапазона, такие как Motorola CM-400 VT VHF, легко найти, например, на eBay за \$200. «Пугает, насколько дешёвы эти штуки», — сказал он. «В сочетании с подходящей антенной они обеспечивают на порядок большую мощность — от 25 до 45 ватт. Я опасаясь, что злоумышленник с такой мощностью сможет передавать сигнал гораздо дальше от аэродрома».

Логан предположил, что преступник мог использовать гостиничный номер или арендованную недвижимость недалеко от аэропорта, чтобы установить передатчик и управлять оборудованием удаленно из другого места или страны.

По его словам, процесс клонирования голоса состоит из трёх этапов. «Сначала кодер определяет уникальные характеристики голоса, который вы клонируете. Синтезатор принимает входной текст или подсказку и накладывает на него этот голос, а затем вокодер преобразует спектрограмму, сгенерированную на втором этапе, обратно в звуковой сигнал. Но я не верю, что злоумышленнику потребуется обладать таким уровнем технических знаний, использовать технологию с открытым исходным кодом или разрабатывать свою собственную, поскольку в настоящее время доступно множество бесплатных или недорогих технологий клонирования голоса, и [большинство] из них не имеют необходимых мер защиты», — сказал Логан.

Он поделился имитацией клонирования голоса, созданной им в аэропорту имени Кеннеди в Нью-Йорке. Самолёт British Airways (Speedbird 73A Heavy) находился в непосредственной близости

от ВПП 22 и вёл переговоры на частоте наземного контроля — на частоте, отличной от частоты, используемой при посадке. Самолёт JetBlue приземлялся на ВПП 22 и должен был приземлиться в обычном режиме, в то время как Speedbird 73 задержался. Логан клонировал голос наземного диспетчера и воспроизвёл его на видео. Клонированный диспетчер сказал: «Speedbird 73 Alpha Heavy, пересеките ВПП 22 справа без задержки».

«Чем больше вы его подпитываете, тем лучше он становится», — сказал Логан. «И создать убедительный голосовой клон очень просто, особенно если вы собираетесь передавать его по радио, которое ещё больше его исказит».

Логан обратился в соответствующие органы и организации, чтобы предупредить их о клонировании голоса, включая Федеральное авиационное управление США (FAA), Международную организацию гражданской авиации (ICAO), Федеральную комиссию по связи (FCC), Комитет Сената США по транспорту и Национальную ассоциацию авиадиспетчеров. По его словам, никто не отреагировал на его предупреждение. Однако совсем недавно презентация Логана была принята к рассмотрению на Техническом симпозиуме Ассоциации авиадиспетчеров в Атлантик-Сити, штат Нью-Джерси, который состоится 4-6 ноября.

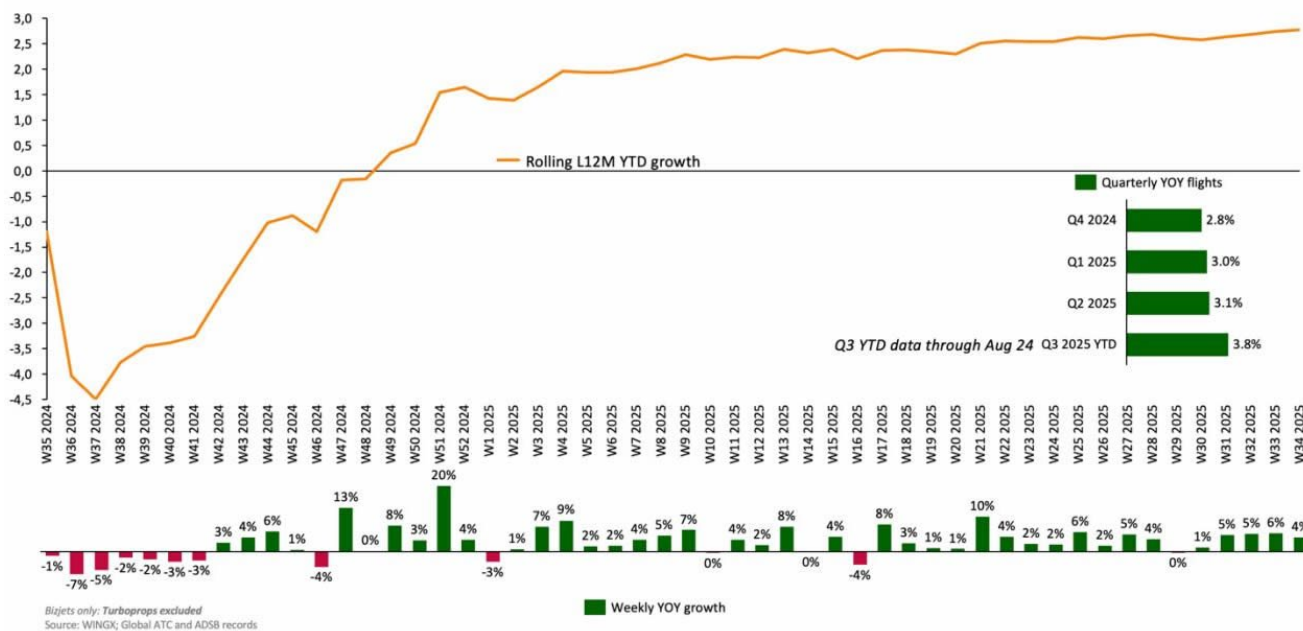
«Думаю, первое, что мы можем сделать, — это донести эту информацию до как можно большего числа пилотов и диспетчеров. В заключение, я очень надеюсь, что это привлечёт внимание пилотов, диспетчеров и регулирующих органов к этой проблеме».

Рост мирового трафика на 34-й неделе составил 4%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 34-й неделе (18-24 августа) глобальный трафик бизнес-джетов достиг 74516 вылетов, что на уровне предыдущей недели и на 4% больше, чем на 34-й неделе прошлого года. За последние 52 недели самой активной по-прежнему является 26-я неделя 2025 года с 78808 рейсами бизнес-джетов.

С начала августа (с 1 по 24 число) во всем мире было выполнено 254012 рейсов бизнес-джетов, что на 5% больше, чем в аналогичном периоде 2024 года. В августе по трафику лидировали США, Канада, Бразилия, Франция и Италия. На эти пять стран пришлось 77% всей активности деловых самолетов с начала августа, в то время как Бразилия выделяется 23%-ным ростом в годовом исчислении.

Global – Focus on L12M week-week trends in bizjet sectors



Трафик бизнес-джетов во всем мире по неделям за последние 12 месяцев

Анализ эффективности по регионам

Северная Америка: рост соответствует мировой тенденции

На 34-й неделе североамериканский рынок соответствовал общемировой тенденции с 4%-ным ростом, а за последние четыре недели вырос на 5% по сравнению с аналогичным периодом 2024 года.

На ключевом рынке США наблюдался аналогичный недельный рост на 4%, в то время как Флорида и Техас преуспели эту тенденцию, увеличив трафик на 6% и 5% соответственно. Калифорния лишь немного отстала от общеамериканского тренда: на 34-й неделе количество рейсов выросло на 3%.

Европа: смешанные результаты с ростом в Италии на 13% и спадом в Германии

Активность бизнес-джетов в Европе росла медленнее, чем на мировом рынке, увеличившись 34-й неделе всего на 1% на по сравнению с той же неделей прошлого года. В европейском регионе наблюдались значительные различия по странам: в Италии самый значительный рост на 13%, в то время как активность в Германии сократилась на 6% в годовом исчислении.

Трафик в Великобритании и Швейцарии рос быстрее, чем в целом по Европе: на 7% и 5% соответственно. Кроме того, во Франции на прошлой неделе наблюдалось небольшое снижение активности бизнес-джетов — на 1%.

Остальной мир: региональный трафик Южной Америки вырос на 29% по сравнению с прошлым годом

На 34-й неделе активность бизнес-джетов в регионах за пределами Европы и Северной Америки выросла на 14% по сравнению с прошлым годом, что является существенно больше по сравнению со скромными показателями на развитых рынках Северной Америки и Европы. Наибольшее увеличение активности наблюдалось в Южной Америке: количество рейсов бизнес-джетов выросло на 29% по сравнению с 34-й неделей прошлого года.

На Ближнем Востоке и в Африке также наблюдались высокие темпы роста: +11% и +24% соответственно. Азия была единственным регионом остального мира, где активность осталась на уровне предыдущей недели.

Анализ текущих событий

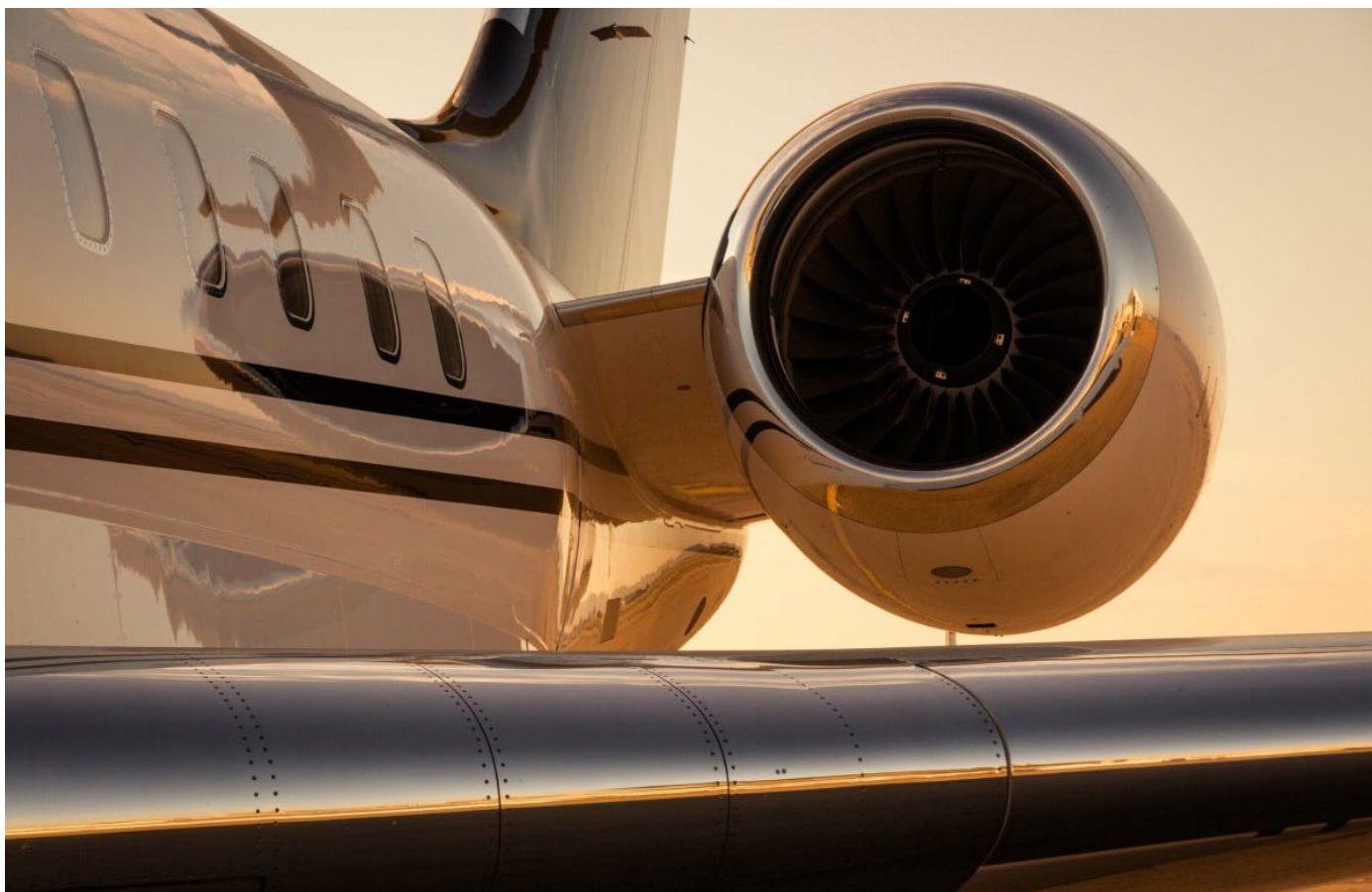
Чемпионат PGA увеличивает трафик в Атланте

34-я неделя завершилась финалом Кубка PGA FedEx Cup в гольф-клубе East Lake в Атланте, который привлек в город значительный трафик деловой авиации. В период проведения турнира с 20 по 24 августа в аэропортах Атланты зарегистрировано 607 рейсов бизнес-джетов, в то время как в периоды без соревнований в 2025 году типичная четырёхдневная активность составляла чуть более 500 рейсов. Это более 100 дополнительных рейсов, что демонстрирует, как престижные турниры по

гольф у продолжают генерировать ощутимый рост спроса на бизнес-джеты. Турнир знаменует собой завершение сезона PGA Tour и неизменно привлекает состоятельных зрителей, которые предпочитают частную авиацию.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Ожидается, что в третьем квартале 2025 года рост составит 4%, что станет самым

высоким показателем в этом году, и что подтверждает устойчивый спрос на бизнес-джеты с ноября прошлого года. Тарифы не оказывают заметного влияния на спрос, а рынок отдыха выглядит устойчивым, особенно на элитных курортах Италии в конце летнего сезона. Бразилия, недавно принимавшая LABACE, обеспечивает большую часть роста за счет значительного увеличения трафика в Южной Америке в годовом исчислении».



Jefferies: запасы на вторичном рынке в августе выросли на 6%

По данным отчета Jefferies, запасы поддержанных бизнес-джетов в августе выросли на 6% в годовом исчислении, составив 3,7% мирового парка, в то время как цены снизились в среднем на 5%.

По оценкам Jefferies, в августе 2025 года на продажу было выставлено 1206 бизнес-джетов, что на 4% больше, чем годом ранее, и на 1% больше, чем в июле, и эквивалентно 4,8% от общего парка, включая все модели и года выпуска. Запасы тяжёлых джетов остались на прежнем уровне, в то время как количество среднеразмерных самолётов выросло на 2%, а лёгких – снизилось на 11%.

У Bombardier количество выставленных на продажу самолётов упало на 6% по сравнению с прошлым годом из-за 12%-ного сокращения количества Global. Однако это снижение было частично компенсировано 10%-ным ростом количества Challenger и 20%-ным – Learjet. В общей сложности 63 самолёта Bombardier, выставленные на продажу в августе, составляют 3,4% от парка компании. Средние цены на бизнес-джеты Bombardier упали на 14% по сравнению с прошлым годом, при этом наибольшее падение, на 18%, наблюдалось у Learjet.

Общие запасы Cessna на вторичном рынке составили 78 самолётов, что на 5% больше, чем годом ранее. Согласно отчёту, рост был обусловлен поступлением семи M2 и четырёх Latitude. В общей сложности на вторичном рынке 3,6% от активного парка компании. Средние цены на Cessna Citation снизились на 13% по сравнению с прошлым годом и на 2% по сравнению с июлем.

Gulfstream зафиксировала рост числа поддержанных самолётов на 12%, до 65 джетов, в связи с поступлением девяти G650. Из 30 самолётов G650, выставленных на продажу, 20 были моделями с увеличенной дальностью полёта. Цены на Gulfstream выросли на 6%, что обусловлено ростом цен на G550.

Количество Embraer, выставленных на продажу, выросло на 12%, до 38 джетов, при этом на вторичном рынке 3,8% активного парка. Рост был обусловлен поступлением самолётов Legacy 650.

По сравнению с прошлым годом цены на Embraer выросли на 2% из-за увеличения стоимости Phenom 300 на 11%.

В августе запасы Dassault увеличились на 17% по сравнению с прошлым годом: на продажу было выставлено 27 самолётов, что составляет 5% от активного парка, по сравнению с 4,4% годом ранее. Цены на бизнес-джеты Dassault упали на 8%, а на Falcon 2000LX и Falcon 7X – на 20% и 2% соответственно по сравнению с прошлым годом.



Рейтинг лидеров сегмента eVTOL в Китае

Разработчики eVTOL из Китая быстро поднялись в рейтинге формирующейся глобальной передовой воздушной мобильности, демонстрируя темпы развития, непревзойденные даже для самых амбициозных стартапов Запада.

Для оценки и мониторинга этого прогресса компания SMG Consulting разработала версию индекса AAM Reality Index (ARI), специально предназначенную для китайской отрасли. В рейтинге China ARI представлены 16 ведущих разработчиков eVTOL для пассажирских перевозок из десятков, появившихся за последние пять лет.

Быстрый прогресс в Китае достигается при гораздо

меньших затратах, чем на Западе. Ведущие американские разработчики eVTOL привлекли миллиарды долларов. Китайские стартапы в совокупности привлекли сотни миллионов.

«В Китае разработка воздушного судна занимает в семь раз меньше времени», — говорит Серджио Чекутта, партнёр SMG Consulting. Есть ещё одно ключевое отличие. В Китае развитие экономики малых высот пользуется политической поддержкой на самом высоком уровне. По оценкам Чекутты, на сегодняшний день государственные, провинциальные и муниципальные органы власти объявили о финансовой и иной поддержке разработчиков АММ на сумму более \$15 млрд.



Рейтинг ARI SMG оценивает разработчиков eVTOL по пяти параметрам: привлечённое финансирование, руководящая команда, технологическая готовность и прогресс в сертификации аппаратов, а также готовность к полномасштабному производству. Эти параметры адаптированы к китайскому рынку.

Список компаний 2025 года значительно расширился с момента выхода первого China ARI в 2021 году, и, хотя лидеры остались прежними, их показатели значительно улучшились.

EHang, занимающая первое место как по китайскому, так и по мировому индексу ARI, сейчас набрала 8,5 баллов по сравнению с 4,6 в 2021 году. По словам Чекутты, высший балл в 10 будет означать, что сертифицированное воздушное судно поступило в эксплуатацию и производится в очень больших количествах.

Базирующаяся в Гуанчжоу компания EHang стала первым производителем, получившим сертификат типа, производства и лётной годности для eVTOL. Кроме того, её дочерняя компания EHang General Aviation и базирующийся в Хэфэе оператор Heyi Aviation в марте получили первые сертификаты эксплуатанта пассажирских eVTOL, что ознаменовало начало этапа коммерциализации ААМ в Китае.

Тем временем компания EHang наращивает производство EH216-S, удваивая площадь своего завода в Юньфу (провинция Гуандун) и строя дополнительные сборочные заводы в Хэфэе (провинция Аньхой) и Вэйхае (провинция Шаньдун).

К концу года завод в Юньфу сможет выпускать до 1000 аппаратов в год.

По словам Чекутты, XPeng AeroHT, занимающая второе место, и AutoFlight, занимающая третье, — самые финансируемые компании eVTOL в Китае, и у каждой из них почти в три раза больше денег, чем у любой другой. Они также служат примерами активного участия китайской автомобильной промышленности в экономике малых высот.

AeroHT принадлежит производителю электромобилей XPeng, а в августе 2024 года ведущий производитель аккумуляторов для электромобилей CATL согласился инвестировать «сотни миллионов долларов» в AutoFlight.

В Китае автопроизводители рассматривают экономику малых высот как расширение своих существующих рынков. Это наиболее очевидно на примере компании AeroHT, которая разрабатывает комбинированный летающий автомобиль — Land Aircraft Carrier — в качестве своего первого продукта. Речь идёт о X3-F eVTOL — двухместном пилотируемом воздушном модуле, который размещается внутри шестиколёсного гибридно-электрического транспортного средства для отдыха.

В настоящее время проводятся сертификационные испытания мультикоптера X3-F. Также AeroHT, завершившая в июле раунд финансирования серии B на \$250 млн, строит производственный объект в Гуанчжоу, который, как планируется, будет введен в эксплуатацию в 2026 году и в конечном итоге сможет выпускать до 10000 аппаратов в год.

Базирующаяся в Шанхае компания AutoFlight стала первой, кто сертифицировал eVTOL весом более 1 тонны, когда в 2024 году был одобрен ее беспилотный грузовой самолёт V2000CG CarryAll. Более высокая максимальная взлетная масса — 2000 кг (44000 фунтов) для CarryAll — вывела крылатый eVTOL в категорию сертификации, эквивалентную специальному классу FAA Part 21.17(b) для самолётов с силовой подъемной силой, что открыло новые горизонты.

Компания AutoFlight уже получила сертификаты типа, производства и лётной годности и в начале августа поставила первый V2000CG оператору Heli Chuangxing Intelligent. В настоящее время стартап работает над получением сертификата типа на пассажирский V2000EM Prosperity, использующий тот же планер с вертикальным взлётом и крейсерским режимом. Ожидается, что сертификат будет получен в 2026 году. AutoFlight также начала строительство сборочного завода в Ухане, провинция Хубэй, создав производственное присутствие в Центральном Китае.

Aerofugia, занимающая четвёртое место в рейтинге China ARI, является дочерней компанией китайского автопроизводителя Geely, владельца Volvo и Lotus. Компания разрабатывает AE200-100 — пилотируемое пятиместное воздушное такси eVTOL, которое планируется сертифицировать в 2026 году.

В мае Управление гражданской авиации Китая выдало Aerofugia сертификат на эксплуатацию CCAR-135 для AE200, аналогичный правилам FAA Part

135, в соответствии с которыми Archer и Joby планируют эксплуатировать свои eVTOL.

«Что касается пассажирских перевозок, то EHang пока единственная компания, сертифицировавшая eVTOL, но в период с 2026 по 2027 год к ней могут присоединиться многие производители», — говорит Чекутта.

Из 16 компаний, представленных в китайском ARI, не менее 13 уже осуществили полёты полномасштабных прототипов, что является выдающимся достижением. Для сравнения, из 15 западных производителей eVTOL, представленных в глобальном ARI SMG, только семь совершили полёты полномасштабных аппаратов. Среди разработчиков крылатых eVTOL ещё меньше компаний достигли ключевого этапа разработки — перехода от вертикального полёта с использованием тяги к горизонтальному полёту с использованием крыльев — три западных и три китайских.

«Переход в горизонтальный полет сложен во всем мире, независимо от конфигурации», — говорит Чекутта. «Из китайских производителей, не разрабатывающих мультикоптеры, только три уже сделали это, и именно их отрасль маловысотных полётов в Китае считает лидерами в области eVTOL».

Этими тремя производителями являются Aerofugia, AutoFlight и Volant Aerotech, который разрабатывает пилотируемое четырехместное воздушное такси eVTOL VE25-100.

Источник: Aviation Week

Авиакомпания «Вельталь-авиа» отмечает 25-летие

Омская авиакомпания «Вельталь-авиа» празднует четверть века успешной работы в авиационной отрасли. За 25 лет компания прошла путь от небольшого регионального перевозчика до авиакомпании федерального значения.

Становление и первые шаги

История «Вельталь-авиа» началась в 2000 году с

одного самолёта Як-18Т, но уже через год компания расширила свою деятельность, освоив вертолёты Ми-2 для выполнения авиационных работ с целью оказания медицинской помощи и патрулирования нефтепроводов – направление, которое стало одним из ключевых в развитии авиакомпании.

Первое десятилетие ознаменовалось активным ростом флота. К 2007 году парк «Вельталь-авиа» на-

считывал уже 23 воздушных судна, включая самолёты Ан-2, Cessna Grand Caravan 208В и различные модификации вертолётов Ми-2, Ми-8.

Стратегическая переориентация

Период с 2010 по 2015 год стал временем кардинальных изменений в стратегии развития компании. Руководство «Вельталь-авиа» приняло решение о переориентации на сегмент деловой авиации, заменив парк советской техники на самолёты деловой авиации Hawker 700. Это решение определило дальнейший вектор развития авиакомпании.

Создание технической базы

В 2016 году на территории Омского аэропорта «Центральный» был создан сертифицированный центр технического обслуживания и ремонта самолётов Hawker 700/800. Этот шаг позволил не только обеспечить качественное ТО собственного флота, но и оказывать услуги сторонним операторам.

По сегодняшний день техническая база продолжает свое активное развитие, обладая уникальными компетенциями в области технического обслуживания воздушных судов типа Hawker 700/800/800XP/850XP, Cessna 560XL/XLS/XLS+ и Challenger 850. В 2023 году на базе технического центра «Бизнес-Джет Техник» был организован цех по ремонту ресурсных компонентов воздушных судов, а именно инспекция MPI двигателей Honeywell TFE-731, капитальный ремонт стоек шасси самолётов Hawker, ремонт генераторов постоянного тока, а также тормозной системы самолётов Hawker.



Современные достижения

К 2025 году «Вельталь-авиа» представляет собой современную многопрофильную авиационную компанию. Активный флот насчитывает 8 воздушных судов, включая самолёты семейства Hawker, Bombardier Challenger 850 и вертолёт Bo-105. В 2024 году для вертолёта Bo-105 был введен в эксплуатацию хелипорт с теплым ангаром, обеспечивающий ночной старт и расположенный в 15 минутах от центра г.Омска.

Особого внимания заслуживает создание учебно-тренировочной базы.

К концу 2025 года компания планирует закончить

процесс сертификации тренажёрного устройства для самолёта Hawker и заложить основы для строительства четырёх полнофункциональных тренажёров по основным типам ВС деловой авиации в г.Бангкок, что позволит выполнять первоначальную и периодическую подготовки лётного состава вне санкционных ограничений.

Сертификация и качество

Деятельность авиакомпания «Вельталь-авиа» подтверждается полным пакетом необходимых сертификатов, включая сертификат эксплуатанта на право выполнения коммерческих воздушных перевозок, свидетельство эксплуатанта авиации общего назначения, сертификат на право выполне-

ния авиационных работ, а также свидетельства на техническое обслуживание и расшифровку полётной информации. Это гарантирует соответствие самым высоким стандартам безопасности и качества услуг.

Взгляд в будущее

Профессиональные амбиции «Вельталь-авиа» не ограничиваются авиационной деятельностью. В связи с возникшими сложностями в банковской сфере РФ, а именно ограничениями в проведении платежей зарубежным партнерам за запасные части, авиакомпания вынуждена была обратить свое внимание на криптовалюту. И в рамках проекта Weltall Energy компания вошла в сферу дата-центров, открыв первый майнинг-отель в Москве мощностью 5 МВт, а в Новом Уренгое приобретена производственная база с объектами недвижимости площадью 16 гектаров способная разместить генерацию электроэнергии до 80 МВт.

25-летний юбилей «Вельталь-авиа» – это не только повод для подведения промежуточных итогов, но и старт новых амбициозных проектов. Компания продолжает инвестировать в развитие технической базы, обновление флота и диверсификацию бизнеса, оставаясь одним из ярких представителей российского рынка деловой авиации. «Мы признательны нашим партнерам, благодаря которым мы смогли вырасти из небольшого регионального перевозчика в авиакомпанию деловой авиации федерального значения», – отметил генеральный директор Денис Меньших.



Самолёт недели

Оператор/владелец: **AeroGeo**

Тип: **Pilatus PC-12/47**

Год выпуска: **2008 г.**

Место съёмки: **март 2025 года, Krasnoyarsk - UNKK, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович