



Похоже, что мировой рынок бизнес-авиации продолжает чувствовать себя вполне удовлетворительно на фоне политической и экономической нестабильности. Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчёт о поставках и доходах за три квартала 2025 года. Результаты за первые девять месяцев 2025 года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года демонстрируют рост поставок в сегменте бизнес-джетов и увеличение общей стоимости поставок воздушных судов.

В третьем квартале 2025 года поставки самолётов по сравнению с аналогичным периодом 2024 года увеличились в сегменте поршневых самолётов на пять единиц, до 1238 воздушных судов, турбовинтовых упали на 6,0%, до 409 самолётов, а бизнес-джетов выросли на 10,6%, до 554 единиц. Стоимость поставленных самолётов в третьем квартале 2025 года составила \$19,4 млрд, увеличившись на 13,2%. Поставки вертолётов в третьем квартале 2025 года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года сократились на шесть единиц в сегменте поршневых вертолётов, до 149 машин, а для газотурбинных – на 3,1%, до 463 вертолётов. Стоимость поставок вертолетов составила \$3,1 млрд.

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) представила планы нового формата статической экспозиции воздушных судов на выставке EBACE 2026. Ассоциация объявила, что ряд деловых самолётов будет представлен на новой площадке в аэропорту Женевы, рядом с выставочным комплексом PalExpo, где мероприятие пройдет с 27 по 29 мая. Новая выставочная зона площадью 40000 кв.м. будет доступна как со стороны выставки, так и с «улицы». ЕВАА заявила, что так называемый «централизованный» дизайн обеспечит более широкий обзор самолётов, чем «линейный» формат предыдущих статических экспозиций выставки EBACE.



## В ноябре спрос на бизнес-джеты вырос на 7%

WINGX: В ноябре наблюдался различный уровень роста на региональных рынках. Лидером стала Африка, где активность бизнес-джетов увеличилась на 25% по сравнению с ноябрём 2024 года, в то время как в Европе наблюдался наименьший рост – всего на 1%. Ключевую роль в ноябре сыграли долевые операторы, которые выполнили 20% всех рейсов бизнес-джетов

[стр. 24](#)



## GAMA: поставки самолётов растут, а вертолётов – падают

GAMA опубликовала отчёт о поставках и доходах за три квартала 2025 года. Результаты за первые девять месяцев 2025 года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года демонстрируют рост поставок в сегменте бизнес-джетов и увеличение общей стоимости поставок воздушных судов

[стр. 26](#)



## Что говорит об отрасли спрос на авиационные запчасти?

При оценке эффективности деловой авиации часто учитываются внешние макроэкономические факторы. Но что если взглянуть на сам авиапарк? На микроуровне, уровне компонентов, спрос на запчасти и обилие или дефицит этих деталей дают представление о производительности мирового авиапарка

[стр. 27](#)



## Новые и модернизированные самолёты призваны обеспечить будущее бизнес-авиации

Может показаться, что производители замедлили темпы разработки новых самолётов, но за кулисами всегда происходит гораздо больше. В 2025 году мы не только увидели анонсы двух новых программ, но и традиционные производители проявили достаточную активность

[стр. 29](#)

## Развитие малой авиации в Красноярском крае нужно для притока туристов

Приток туристов из Китая на юг Красноярского края возможен в рамках туров «красного туризма» в Шушенское при развитии малой авиации. Такое мнение высказал сопредседатель регионального отделения «Деловой России» в Красноярском крае, гендиректор консалтинговой компании «Сибирская финансовая система» Валентин Богомолов. Об этом сообщает ТАСС.

«Красный туризм» – популярное направление туризма в Китае, связанное с посещением памятных мест, связанных с историей коммунистического движения на территории КНР и РФ. На юге Красноярского края, в 500 км от Красноярска, находится поселок Шушенское. Поселок основан в XVIII веке. В 1897-1900 годы здесь отбывал ссылку будущий основатель Советского государства Владимир Ленин. В поселке действует музей-заповедник «Шушенское», первоначально созданный в память о ссылке Ленина.

«Привозить организованные группы китайских туристов для посещения Шушенского, в Красноярск, а потом везти их на автобусах на юг региона по 7-8 часов или на поезде по 12 часов? Их это не устроит. Китайские туристы привыкли к быстрым перемещениям, привыкли к комфорту. Решением вопроса могла быть малая авиация и массовые рейсы из Красноярска в Шушенское, тем более аэропорт есть, но парка самолётов пока нет», – отмечает Богомолов.

По его словам, для привлечения в этом направлении новых туристов необходимо также расширять число локаций, которые были бы интересны для граждан КНР. Так, одной из таких локаций может стать Красноярск, который в 50-х годах прошлого века посещал лидер КНР Мао Цзэдун. Но для этого предложения необходима рекламно-информационная кампания среди китайских туристов.



Фото Юрий Щеглов



### ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

е-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



## Pilatus официально открыла производственное подразделение в Испании

Компания Pilatus официально открыла своё dochнее предприятие Pilatus Aircraft Ibérica SA недалеко от Севильи, Испания. Новое предприятие расширит производственные мощности, чтобы удовлетворить устойчиво высокий спрос на модели PC-12 и PC-24.

С начала 2025 года на заводе Pilatus в Севилье ведётся наращивание производства. Здесь уже производятся конструктивные узлы для PC-24 и жгуты проводки для PC-12. Производство конструкционных элементов для PC-12 начнется в начале 2026 года. В настоящее время в Pilatus Aircraft Ibérica SA работает около 75 сотрудников, а на следующий год запланировано дальнейшее расширение штата.

Маркус Бухер, генеральный директор Pilatus, прокомментировал открытие нового производственного предприятия в Испании: «Чтобы удовлетворить

растущий спрос на наши самолёты, мы решили открыть производство в Севилье. Испания имеет давние авиационные традиции, отличную сеть субподрядчиков и поставщиков, выдающиеся учебные заведения, высококвалифицированных специалистов и привлекательную инвестиционную среду. В этой связи компания Pilatus благодарит правительство Испании, местные власти Андалусии и агентство экономического развития TRADE за их выдающуюся поддержку нашего проекта».

Учитывая растущий спрос со стороны бизнес-авиации, у Pilatus больше нет достаточных производственных площадей в швейцарской штаб-квартире в Штансе. С открытием завода в Севилье Pilatus укрепляет свои международные возможности, подчеркивая потенциал роста, инновационный потенциал и приверженность долгосрочным партнёрским отношениям.



**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**

## Rotortrade доставила Airbus H125 из Таджикистана в Новую Зеландию

Rotortrade, международный дилер вертолётов, объявляет о продаже компании Heli Support, одному из ведущих новозеландских провайдеров ТОиР и центру комплектации Airbus, второго вертолёта. Эта новая сделка подчёркивает прочное доверие и долгосрочное партнерство между двумя компаниями, укрепляя роль Rotortrade как надёжного глобального поставщика высококачественных подержанных вертолётов.

Речь идет о Airbus H125, выпущенном в 2019 году и налетавшем всего около 250 часов. Rotortrade приобрела вертолёт в Таджикистане, где он был единственным в

стране вертолётом западного производства. Ранее он использовался для туристических и чартерных рейсов в рамках государственной программы по стимулированию туризма.

После завершения сделки компания Rotortrade курировала весь проект: регистрационные формальности, транспортировку воздушного судна в европейский центр технического обслуживания Rotortrade в Талларде и подготовку вертолёта к разборке, упаковке и морской отправке. В настоящее время идет процесс доставки, и ожидается, что H125 будет введён в эксплуатацию в начале следующего года.





**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

## Cirrus представляет собственную программу трейд-ин

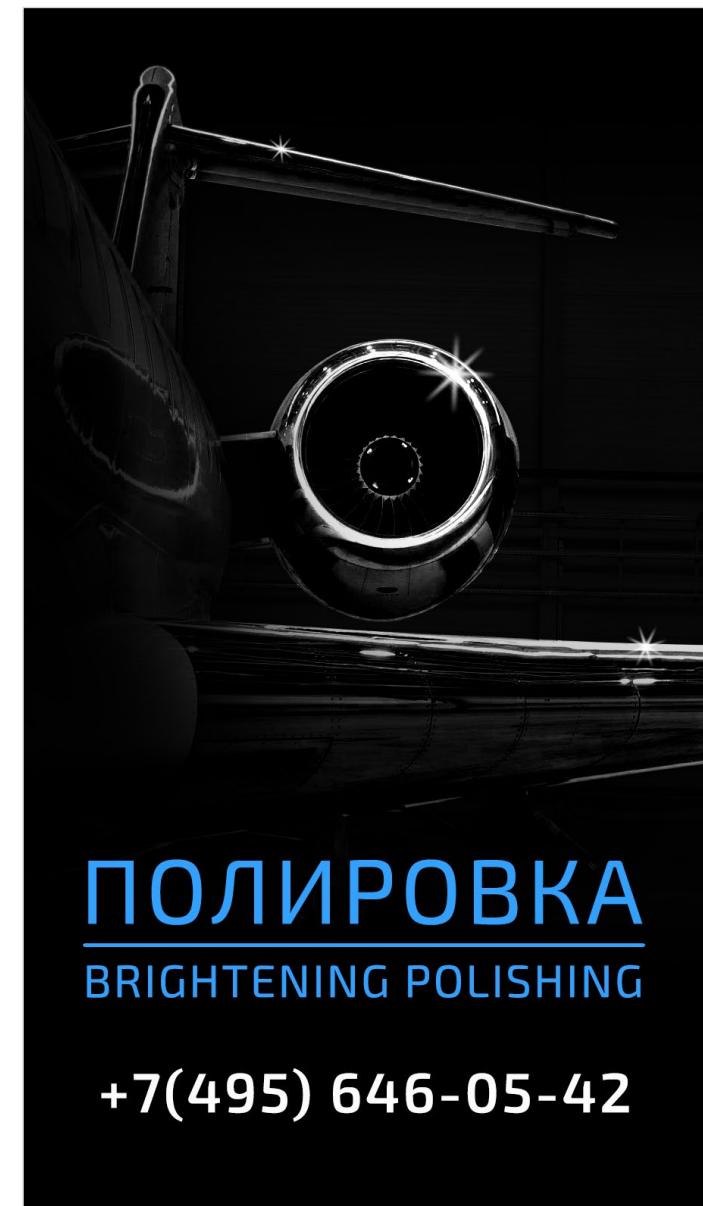
Компания Cirrus Aircraft объявила о запуске «Cirrus Next» — программы обмена и модернизации самолётов, призванной упростить покупку нового самолёта Cirrus. Американская компания представила Cirrus Next, чтобы обеспечить оптимизированный процесс перехода на новый самолёт.

Программа включает в себя возможность обмена имеющегося у клиентов самолёта или переходного самолёта, приобретенного по программе Cirrus Next. Платформа направлена на устранение сложностей, связанных с управлением двумя самолётами одновременно или разрывом во владении самолётом, и доступна для последних моделей серии SR и всех поколений Vision Jets.

«Cirrus Next упрощает процесс модернизации са-

молётов для владельцев SR Series и Vision Jet», — сказал Зин Нильсен, генеральный директор Cirrus. «Мы стремимся упростить владение самолётами, и с помощью Cirrus Next мы хотим поддержать продажи новых самолётов и нашу сеть брокеров, устранив барьеры, неопределенность и простоя, которые часто связаны с переходом на новые самолёты».

Благодаря Cirrus Next существующим владельцам Cirrus не придется сталкиваться с простоями. Cirrus будет рассчитывать время транзакций, чтобы гарантировать покупателю самолёт для непрерывных полётов. Все самолёты, участвующие в программе Cirrus Next, проверяются в ходе заводской оценки и восстановления, и каждый самолёт имеет подробную запись об обслуживании и проверке.



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

## Atlantic Aviation покупает FBO на Сент-Мартене у ExecuJet

Atlantic Aviation приобрела FBO ExecuJet в международном аэропорту принцессы Джюлианы (SXM) на Сент-Мартене. ExecuJet, один из двух поставщиков услуг в этом аэропорту, работал там с тех пор, как в 2016 году приобрел FBO. В мае этого года было в аэропорту открыто новое расширенное подразделение для авиации общего назначения.

«Расширение присутствия наших клиентов на международном рынке при одновременном укреплении нашей сети в Карибском регионе является важной целью для нас», - сказал Джефф Фоланд, исполнительный директор Atlantic Aviation. «У Atlantic Aviation также есть представительства на островах Большой Кайман и Теркс и Кайкос. Наше престижное новое местоположение на Сент-

Мартене позволяет нам выполнять и то, и другое – предоставлять клиентам в регионе беспрепятственный доступ к лучшим в отрасли услугам Atlantic в сфере гостеприимства».

Ходят слухи, что Atlantic Aviation выставлена на продажу. В 2021 году KKR приобрела Atlantic Aviation за \$4,475 млрд и приняла на себя долговые обязательства компании. Только в 2025 году Atlantic Aviation открыла филиалы в Санта-Фе, штат Нью-Мексико; Калиспелле, штат Монтана; Нэшвилле, штат Теннесси, а также подписала новые соглашения и взяла на себя обязательства по реализации новых строительных проектов. Компания также приобрела Ferrovial Vertiports, консалтинговую компанию eVTOL по инфраструктуре.



Jetport  
Interiors

**Решения,  
создающие  
стиль**

jetport-interiors.tech

## FlexJet получила разрешение на выполнение частных рейсов в Саудовской Аравии

Американская FlexJet получила разрешение на выполнение рейсов в Саудовской Аравии от Главного управления гражданской авиации (GACA). Это второе разрешение такого рода для оператора частных самолётов в стране. VistaJet получила разрешение на выполнение внутренних рейсов в августе 2025 г.

В объявлении, опубликованном GACA в социальной сети X, говорится, что этот шаг последовал за отменой ограничений на внутренние каботажные перевозки для чартерных рейсов по требованию, вступивших в силу с мая 2025 года. GACA заявила, что этот шаг будет способствовать повышению конкурентоспособности, привлечению иностранных инвестиций, повышению гибкости для операторов

авиации общего назначения и повышению качества обслуживания в Королевстве. Управление заявило, что этот шаг соответствует программе Saudi Vision 2030.

Ранее в феврале этого года GACA заявило об открытии внутреннего рынка частной авиации для международных операторов, отменив ограничения на каботаж для иностранных чартерных рейсов по требованию в пределах Королевства.

По некоторым оценкам, флот Flexjet насчитывает 162 самолёта, большинство из которых – Embraer Legacy и Praetor. Компания также эксплуатирует Bombardier Challenger и Gulfstream G700.



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

## Чarterный брокер X-1 Jets предлагает подарочные пакеты услуг к праздникам

Европейский чarterный брокер X-1 Jets предлагает широкий выбор пакетов услуг с предоплатой, предназначенных в качестве подарков к рождественским праздникам. Цены, объявленные эстонской компанией на прошлой неделе, начинаются от \$15000 за jet card, которая распространяется на перелёты по Европе, и доходят до \$1,5 млн за кругосветное путешествие на ACJ.

Одним из предложений в праздничном каталоге X-1 является коллекция Summit Collection для любителей лыжного спорта. Она предусматривает полёты на бизнес-джетах до альпийских курортов, таких как Куршевель и Санкт-Мориц, с пересадкой на вертолёт, ски-пассы и трансфер на снаряжение. Брокер также может организовать

высадку на ледник и внетрассовые туры с гидом.

Пакет услуг World Tour включает в себя семейное бронирование, позволяющее совершить кругосветное путешествие на 10 дней на зафрахтованном самолёте ACJ TwoTwenty, в салоне которого есть главная спальня, гостиная и обеденная зона, а блюда готовятся на уровне «Мишлен».

В июне X-1 Jets запустила собственную карточную программу для путешественников из США, желающих совершать поездки по Европе, которая охватывает периоды продолжительностью 6,25, 12,5 и 25 лётных часов. Пакеты включают услуги консьержа для сопровождения поездки и трансфер на лимузине по прибытии и отправлению.



**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE

## Honda скатилась до штучных поставок

Honda Aircraft продолжает штамповывать антирекорды. С начала 2025 года клиенты получили лишь восемь новых самолётов HondaJet, суммарная стоимость которых составила \$57,4 млн. При этом во втором квартале поставки и вовсе отсутствовали.

На этом фоне производитель продолжает форсировать программу своего нового бизнес-джета HondaJet Echelon, первый полёт которого запланирован на 2026 год. Самолёт будет оснащен салоном большего размера, увеличенной пассажировместимостью и дальностью полёта по сравнению с предыдущими моделями HondaJet, что привнесёт конструктивные особенности HondaJet в новый сегмент авиационного рынка.

В январе 2025 года испытательный центр Advanced Systems Integration Test Facility (ASITF) компании провёл церемонию, посвященную завершению разработки испытательного стенда HondaJet Echelon, который теперь выполняет несколько функций, включая использование в качестве средства для тестирования разработки систем самолёта.

Амод Келкар, старший вице-президент и коммерческий директор Honda Aircraft, сказал: «Мы очень рады видеть, что программа HondaJet Echelon набирает обороты. В ближайшие месяцы нам предстоит достичь ряда дополнительных целей, каждая из которых приблизит нас к фактическому первому полёту в следующем году. Интерес рынка к линейке HondaJet растёт, на сегодняшний день подписано почти 500 соглашений о намерениях, и их число растет с каждым месяцем».

## Robinson существенно снизил поставки

Согласно данным GAMA, компания Robinson Helicopter за три квартала 2025 года передала заказчикам 180 вертолётов, включая 12 R22 Beta II, 7 R44 Cadet, 19 R44 Raven I, 92 R44 Raven II и 50 R66. Суммарная стоимость всех воздушных судов составила \$129,4 млн.

В прошлом году эти цифры составляли 226 вертолётов, включая 13 R22 Beta II, 4 R44 Cadet, 27 R44 Raven I, 87 R44 Raven II и 95 R66, а суммарная стоимость всех воздушных судов составила \$180,7 млн. В прошлом году общий объём поставок вы-

рос на 15% и составил 296 вертолётов, причем поставки всех трех моделей Robinson (R66, R44 и R22) увеличились.

В марте Robinson Helicopter на накануне выставке Verticon представила новый вертолёт R88. 10-местный однодвигательный турбинный R88 разрабатывается с чистого листа. Первый полёт может состояться уже в этом году, а сертификация и ввод в эксплуатацию последуют в конце этого десятилетия. Компания уже принимает заказы на R88 стоимостью \$3,3 млн.



## EHang выполнил полёты в Катаре

Китайский стартап EHang, объявил об успешном завершении серии пробных полётов eVTOL EH216-S с пассажирами в центральном районе Дохи, Катар. Эти рейсы, выполняемые в тесном сотрудничестве с Министерством транспорта Катара, между портом Доха и культурной деревней Катара, известной достопримечательностью в центре города, представляют собой первые городские полёты беспилотного eVTOL на Ближнем Востоке, устанавливая новый стандарт для развития транспорта.

Кампания по опытной эксплуатации продемонстрировала реальный потенциал и ценность будущей коммерческой эксплуатации EH216-S в сценариях городской аэромобильности (UAM) с помощью полётов «точка-точка» между портом Доха и культурной деревней Катара – двумя выдающимися городскими достопримечательностями.

Этот стратегический маршрут послужил подтверждением концепции воздушного челночного сообщения, соединяющего транспортные узлы с ключевыми городскими пунктами назначения. Это был не просто тестовый полёт, это была демонстрация дальновидной модели интермодальных перевозок, которая позволяет легко связать морской и воздушный транспорт в обход наземных пробок, превращая 30-минутную поездку на автомобиле в экономичный 8-минутный перелёт. Он также предоставляет глобальный эталон – модель EHang – для полётов по сценарию в условиях развитой аэромобильности.

## FlySolutions планирует начать эксплуатацию PC-12 Pro в 2026 году

Компания Fly Solutions планирует начать эксплуатацию PC-12 Pro в конце 2026 года. Генеральный директор и ответственный менеджер Тим де Мейер сообщил ch-aviation, что компания ожидает роста за счёт дополнительных воздушных судов.

«Первый PC-12 Pro пополнит наш флот в конце 2026 года. Он обеспечит дополнительные объёмы, а не заменит существующие самолёты», – сказал он. FlySolutions выбрала новый вариант Pro, впервые поставленный Pilatus Aircraft в сентябре, из-за улучшенных характеристик и систем. «Он подходит для наиболее часто выполняемых нами задач», – добавил де Мейер.

В настоящее время FlySolutions эксплуатирует PC-12NG и PC-12NGX, которые в феврале внесены в сертификат эксплуатанта Мальты (AOC). Заглядывая в будущее, де Мейер видит рост подразделения компании по управлению воздушными судами, при этом основным направлением остаётся PC-12. «Мы ведём переговоры с несколькими владельцами о пополнении нашего парка новыми самолётами», – сказал он.

Несмотря на это, де Мейер не исключает возможности приобретения Pilatus PC-24. «Хотя конкретных планов по эксплуатации самолётов нет, мы, безусловно, продолжаем следить за PC-24 в рамках долгосрочных планов», – отметил он.



## Рейтинг Bombardier повышен Moody's

Международное рейтинговое агентство Moody's повысило кредитный рейтинг Bombardier с B1 до Ba3 с позитивным прогнозом, вернув производителю из Монреаля категорию Ba/BB как по версии этого рейтингового агентства, так и по версии S&P впервые более чем за десять лет.

Изменение рейтингов последовало за периодом, когда портфель заказов Bombardier вырос к концу третьего квартала до \$16,6 млрд, скорректированная чистая прибыль выросла на 59% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила \$227 млн при выручке в \$2,3 млрд, а доступная ликвидность достигла \$1,6 млрд. Это также знаменует собой медленное избавление компании от глубоких долгов, которые вынудили её в январе 2021 года продать все свои подразделения, не связанные с деловой авиацией, включая региональные реактивные и турбовинтовые самолёты, производство авиационных конструкций и железнодорожный сегмент, и превратиться в компанию, специализирующуюся на бизнес-авиации.

«Это достижение отражает уверенную и последовательную работу компании в различных сегментах бизнеса, высокие финансовые показатели и целенаправленные усилия по сокращению доли заемных средств за последние годы», - сказал Барт Демоски, исполнительный вице-президент и финансовый директор Bombardier, в своем заявлении. «Благодаря значительному портфелю заказов, обеспечивающему прозрачность будущих поставок, и постоянному расширению наших услуг, мы создаем диверсифицированные и устойчивые источники дохода, которые укрепляют наши долгосрочные перспективы».

## ГТЛК поставит вертолёт авиакомпании АЛРОСА

ГТЛК подписала договор финансовой аренды (лизинга) с АО «Авиакомпания АЛРОСА» на поставку вертолёта Ми-8МТВ-1. Контракт заключён в рамках инвестиционного проекта ГТЛК по обновлению российского вертолётного парка с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) при поддержке Минпромторга России.

ГТЛК планирует принять воздушное судно на Казанском вертолётном заводе холдинга «Вертолёты России» Госкорпорации Ростех и передать борт авиаперевозчику в 2025 году.

АО «АК АЛРОСА» – российская авиакомпания, осуществляющая пассажирские перевозки по России, в страны СНГ, грузовые перевозки и специальные авиационные работы. Базируется в аэропортах Мирный и Внуково.

Всего в 2025 году планирует передать российским авиакомпаниям в рамках инвестиционного проекта ГТЛК по обновлению российского вертолётного парка с использованием средств ФНБ 30 вертолётов современных модификаций Ми-8, что будет способствовать как реализации комплексной программы развития авиаотрасли, так и наращиванию региональных авиаперевозок.



## Falcon 20E исследует инверсионные следы

Немецкий центр аэрокосмических исследований DLR задействовал самолёт Dassault Falcon 20E для мониторинга образования инверсионных следов в европейском воздушном пространстве. На прошлой неделе агентство сообщило, что специально оборудованное воздушное судно наблюдало за самолётами немецкой авиакомпании TUIfly.

Это исследование являются частью проекта A4Climate, поддерживаемого Европейским Союзом, в котором участвуют 17 партнёров из 9 стран, включая австрийскую группу Flightkeys, занимающуюся планированием полётов, которая помогает DLR собирать данные. В рамках проекта будет проанализировано 400 регулярных рейсов, отобранных с учетом вероятности образования ин-

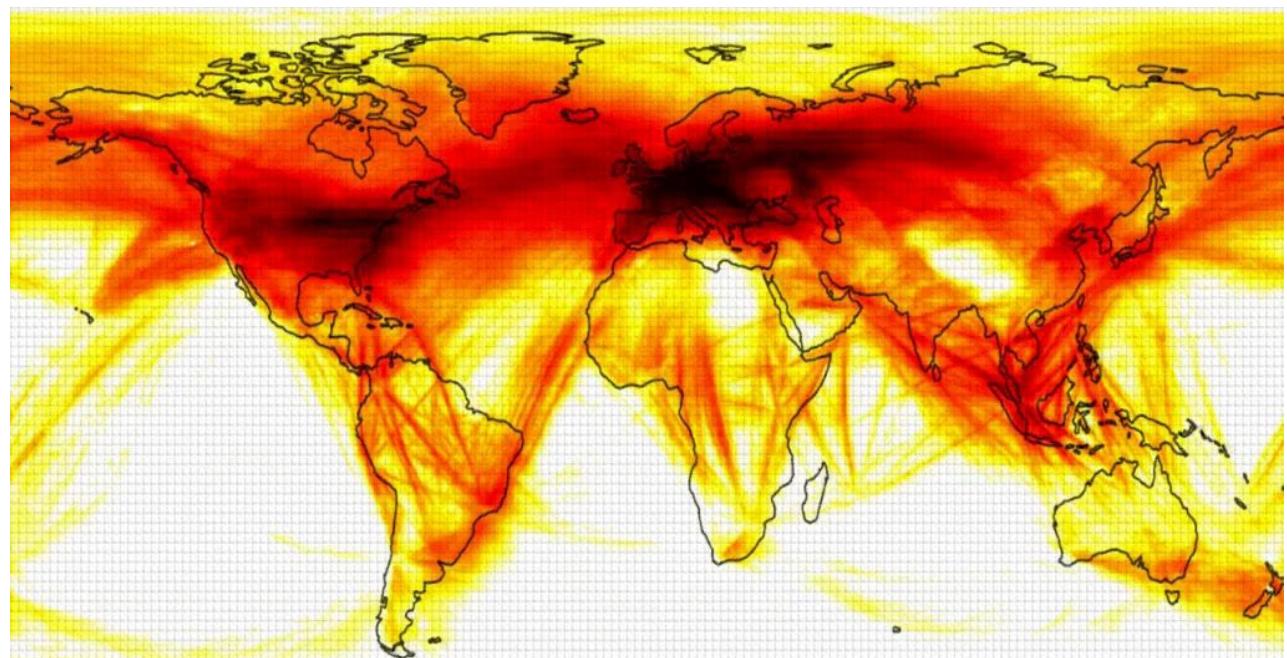
версионных следов. Это позволит понять, как можно свести к минимуму образование конденсата от реактивных двигателей.

Исследователи объединяют данные, полученные в ходе полётов, с другими измерениями, выполненными с земли. Спутниковые данные будут использованы для проверки выявленных закономерностей.

DLR признало, что сложно придерживаться оптимальных маршрутов, которые бы уменьшили инверсионные следы, из-за эксплуатационных факторов, таких как погодные условия и задержки рейсов. Команда A4Climate также изучает, как но-

вые авиационные двигатели и альтернативные виды топлива могут способствовать уменьшению инверсионных следов. Они изучают, как содержание сажи и летучих частиц в выхлопных газах может меняться в течение периода до 30 минут, и как это влияет на конденсацию, приводящую к образованию инверсионных следов.

В течение двухнедельной лётной кампании, начавшейся на этой неделе, самолёт Falcon компании DLR будет в основном отслеживать рейсы из Германии в Египет авиакомпании TUIfly. Бизнес-джет, базирующийся на авиабазе агентства в Оберпфаффенхофене недалеко от Мюнхена, летит на расстоянии около 10 км (6 миль) позади авиалайнеров, чтобы проводить измерения в их следе.



## Британцев оставили не у дел в ОАЭ

Домнал Слэттери, председатель совета директоров британской компании Vertical Aerospace, разработчика eVTOL, выразил обеспокоенность планами американских конкурентов Joby Aviation и Archer Aviation начать эксплуатацию аэротакси в ОАЭ до получения сертификата типа от Федерального управления гражданской авиации США (FAA).

Помимо сертификационных лётных испытаний FAA в США, Joby проводит испытательные полёты своего пилотируемого четырёхместного электрического воздушного такси S4 в Дубае в преддверии ожидаемых коммерческих операций в эмирате в 2026 году. Archer также проводит тестовые полёты своего пилотируемого eVTOL Midnight в Абу-Даби в рамках подготовки к потенциальной коммерческой эксплуатации в 2026 году. Главное управление гражданской авиации ОАЭ (GCAA) должно будет одобрить оба самолёта для коммерческих операций.

Тем временем компания Vertical стремится сертифицировать свой четырёхместный eVTOL VX4 в соответствии с правилами Управления гражданской авиации Великобритании (CAA) и Европейского агентства по безопасности полётов (EASA). Коммерческий запуск запланирован на 2028 год.

Выступая 19 ноября на саммите Honeywell American Aviation Leadership Summit в Вашингтоне, округ Колумбия, Слэттери усомнился в том, что GCAA сможет одобрить самолёт по стандарту, гарантирующему безопасность.

«Меня беспокоит – и я хочу внести в это полную

ясность – то, что эти американские конкуренты, похоже, занимаются тем, что я называю сертификационным туризмом, что на самом деле не очень хорошая идея», – сказал Слэттери. «Подумайте об этом, ведь что-то может пойти не так. Не дай Бог, случится инцидент в рамках сертификации подобных видов туристической деятельности, и я говорю конкретно об Абу-Даби и Дубае... У них нет компетенций, возможностей и ресурсов для сертификации воздушного судна, и если что-то пойдет не так, это станет днем «Черного лебедя» для всех этих новых технологий. Нас всех сметет это цунами. И поэтому я так зациклен на этом, потому что... безопасность – это валюта доверия. Мы должны поднять руку и сказать, что это плохая идея».

На выставке Dubai Airshow, проходившей с 15 по 19 ноября, представители Joby сообщили СМИ, что ожидаемое в ОАЭ одобрение будет представлять собой «квалификационную программу», а не полноценную сертификацию типа. S4 принял участие в демонстрационной программе салона, и Дубай использовал это мероприятие, чтобы продемонстрировать прогресс Joby в запуске коммерческих рейсов в 2026 году, поскольку город стремится стать первым в мире с действующей сетью воздушного такси. Joby начала испытательные полёты в Дубае в июне, а в начале ноября завершила то, что она назвала «знаковым лётным испытанием», совершив 17-минутный перелёт пилотируемого S4 из своего испытательного центра в Маргаме в Международный аэропорт Аль-Мактум (DWC), второй аэропорт Дубая. Компания заявила, что полёт продемонстрировал «готовность S4 к рынку и способность работать в общем воздушном пространстве».

В заявлении от 13 ноября, описывающем прогресс в Абу-Даби, Archer назвала запрашиваемое одобрение от GCAA «сертификацией воздушного судна». Компания объявила об «успешном завершении внутrigосударственных лётных испытаний eVTOL, продемонстрировавших в условиях эксплуатации ОАЭ и над пустынными районами весь диапазон возможностей eVTOL Midnight, включая вертикальный взлёт, переходный режим и крейсерский полёт». Archer заявила, что в настоящее время «работает над набором и обучением местных пилотов в партнёрстве с Etihad Aviation Training» и «продолжает работу по сертификации совместно с GCAA» путем проведения дополнительных испытательных полётов перед «начальным этапом коммерческой эксплуатации в Абу-Даби».



## Испытания Omni Air Taxi могут обкатать бизнес-модель eVTOL

Компания Omni Helicopters International выделяется в отрасли деловой авиации, которая в целом сохраняет довольно сдержанное, а порой и скептическое отношение к перспективам городской и передовой воздушной мобильности. В этом году компания активизировала усилия по диверсификации, выходя за рамки вертолётной техники на новые рынки, включая воздушные такси eVTOL и беспилотные летательные аппараты.

Дочернее предприятие бразильской группы, базирующееся в Португалии, начало лётные испытания, используя от трёх до пяти вертолётов в качестве прототипов eVTOL, которые компания

планирует начать получать от Eve Air Mobility в 2027 году. В июне Revo, дочерняя компания Omni, подписала соглашение с Eve о покупке до 50 четырёхместных самолётов.

Генеральный директор Omni Джереми Акель присоединился к компании в 2019 году, ранее занимая руководящие должности в Bristow Group и Milestone Aviation. Его задача заключалась в том, чтобы добиться роста после периода, когда позиции группы в сфере поддержки шельфовой энергетики оказались под угрозой из-за падения цен на нефть. Наилучшим направлением, казалось, была международная экспансия, но затем ударила пан-

демия COVID-19, заставившая переосмыслить планы, что привело к появлению возможностей использования eVTOL и беспилотников.

Поэтому теперь компания стремится укрепить свои позиции в Бразилии, где потребители нефти и газа по-прежнему будут обеспечивать основной источник дохода. Первые рейсы на вертолётах соединили различные пункты назначения в разрастающемся, перегруженном транспортными потоками Сан-Паулу, обеспечивая связь с международным аэропортом Гуарульюс, а также с несколькими прибрежными и внутренними районами, где проживают состоятельные местные жители.

«Это как обслуживать четыре или пять версий Хэмптонса [за пределами Нью-Йорка]», - рассказал Акель изданию AIN. Расстояние между центром города и обратно составляет от 50 до 75 миль (от 43 до 65 морских миль), поэтому большинство из них будут находиться в пределах первоначальной дальности модели eVTOL компании Eve, демонстрационный полёт которого запланирован на конец года.

Джереми Акель прогнозирует расширение рынка перевозок eVTOL в Сан-Паулу, поскольку вторые дома всё чаще становятся основным местом проживания потенциальных пассажиров. По его мнению, переломным моментом в этом направлении является развитие близлежащих школ и больниц. На данный момент испытания включают как регулярные рейсы, так и бронирование чартеров по запросу.



Во время Гран-При Сан-Паулу гонок Формулы 1, проходившего с 7 по 9 ноября, Revo и Eve использовали программное обеспечение Vector для управления покресельными чартерными операциями вертолётов. Текущая версия включает модули для вертипорта и наземных операций, а в следующем году Eve планирует внедрить модуль управления парком воздушных судов, который сможет поддерживать полёты eVTOL.

Руководство Omni теперь готово сделать следующий шаг, запустив опытную эксплуатацию в другом месте. Рассмотрев такие варианты, как Рио-де-Жанейро, Богота (Колумбия), столица Перу Лима и Мехико, компания решила расширить свой бизнес в пока неподтверждённый город в США. Похоже, компания намерена избежать прямой конкуренции с Joby и Archer в таких мегаполисах, как Нью-Йорк и Лос-Анджелес.

Выход на рынок США, вероятно, будет осуществлён совместно с партнёром. По мнению Акеля, запуск услуг воздушного такси более выгоден для таких компаний, как Omni, которые не несут ответственности за разработку и производство воздушных судов, как это происходит у Joby и Archer. По словам Акеля, у Omni есть преимущество перед разработчиками eVTOL, которые привлекли средства путём выхода на биржу, поддержанные SPAC, включая отделившуюся от Embraer компанию Eve. Это преимущество заключается в возможности уделить время разработке правильной бизнес-модели, а не спешить начать приносить прибыль инвесторам. «Инвесторы могут потерять доверие [в ожидании сертификации и начала коммерческих рейсов], но у нас уже есть стабильный источник до-

хода, и мы занимаем лидирующие позиции на наших рынках», - прокомментировал он.

Помимо отработки принципов работы сети воздушного такси, Omni многое узнает о своих потенциальных клиентах от первых пользователей, которым она сейчас предоставляет вертолётный трансфер. Компания стремится завоевать то, что Акель называет общественным доверием, демонстрируя людям, насколько значимым может быть новый сервис, и убеждая заинтересованные стороны, такие как местные и муниципальные власти, в том, что это воздушное судно может принести пользу сообществам, даже тем, кто пока не хочет или не может бронировать рейсы.

Акель считает, что запуск Revo операций eVTOL разорвёт порочный круг в значительной степени неудачных бизнес-моделей совместного использования вертолётов. На данный момент Omni является основой деятельности под брендом Revo, предоставляя лётный состав, оборудование и техническое обслуживание, и уже сотрудничает с Eve в подготовке будущих пилотов eVTOL.

«Никто на самом деле не знает, что значит быть оператором eVTOL. Мы пытаемся изучить привычки, страхи и потребности наших пассажиров и как создать реальную ценность. Никто пока не делает этого в таких масштабах, как мы в Сан-Паулу» - заключил он.



## PC-24 долетел до Бутана

Швейцарский производитель Pilatus Aircraft поставил свой флагманский бизнес-джет PC-24 бутанскому оператору DrukAir. Он стал первым в истории Бутана реактивным самолётом представительского класса. Перевозчик объявил, что бизнес-джет позволит ему обслуживать премиальные рейсы в Гелепху, которые появятся после завершения проекта Gelephu Mindfulness City, а также операции по медицинской эвакуации.

Совершенно новый PC-24 был зарегистрирован 28 ноября как A5-JUW. Ещё не поступивший в эксплуатацию самолёт, рассчитанный на восемь пассажиров, вылетел с завода Pilatus Aircraft в Буочсе 21 ноября и прибыл в Паро шесть дней спустя после остановок в Ираклионе, Луксоре, Маскате и Ахмадабаде.

PC-24 компании Drukair в настоящее время носит



эмблему Karnavati Aviation (KBJ, Ахмадабад), авиационного подразделения индийского промышленного конгломерата Adani Group.

Помимо недавно приобретенного бизнес-джета, Drukair эксплуатирует три самолёта: A319-100, A320-200N и ATR42-600, которые используются на регулярных пассажирских перевозках. После слияния в 2022 году с Royal Bhutan Helicopter Services перевозчик также осуществляет вертолётные перевозки на трех вертолётах Airbus H130.

Ввод в эксплуатацию PC-24 последовал за объявленными ранее в этом году планами по переоборудованию одного из самолётов авиакомпании A319, A5-JSW, которому 11 лет, в VIP-конфигурацию. A319 также будет базироваться в Гелепху.

В конце 2024 года государственная авиакомпания разместила заказ у Airbus на три самолёта A320-200N и два A321-200NY(XLR), поставки которых запланированы на период с 2030 по 2031 год. Кроме того, планируется, что XLR будут развернуты в Гелепху.

Разрешение на нерегулярную эксплуатацию (NSOP) авиакомпании Karnavati Aviation в настоящее время распространяется на пять самолётов: PC-24, Global 6500, три Legacy 650 и Hawker 850XP, которое с ноября 2024 года дважды вступало в силу. Компания также эксплуатирует зарегистрированный в Сан-Марино самолёт B737-8 (BBJ), который был введён в эксплуатацию в августе и ожидает перерегистрации в Индии.

## Hi Fly вновь покоряет Антарктиду

1 декабря в 23:59 на ВПП Вулфс-Фанг в Антарктиде приземлился самолёт Airbus A330-302 компании Hi Fly. Под командованием капитана Карлоса Мирпури, заместителя председателя Hi Fly, самолёт соединил Кейптаун (ЮАР) с удаленным аэродромом, продолжив партнёрство Hi Fly с White Desert Antarctica в сезоне 2025/2026. К полёту присоеди-

нился капитан Антониос Эфтимиу, генеральный директор Hi Fly, который присутствовал на борту, чтобы отметить это важное событие.

Как поясняют в компании, A330 имеет тот же фюзеляж, что и A340 компании Hi Fly, но оснащен двумя двигателями вместо четырёх, что обеспечивает

сопоставимые летно-технические характеристики при более высокой экономической эффективности. Эксплуатация двухдвигательных самолётов на ВПП Вольфс-Фанг теперь возможна благодаря дополнительному наземному оборудованию, которого не было на момент начала полетов Hi Fly в Антарктику. Высоконадёжный, комфортный и обладающий превосходными показателями безопасности, этот самолёт исключительно хорошо себя проявляет в экстремальных полярных условиях.

Этот полёт стал продолжением исторического достижения авиакомпании в 2021 году, когда Hi Fly стала первой, кто посадил Airbus A340 на замерзший континент. Появление A330, известного своей эффективностью, универсальностью и экологичностью, знаменует собой новую эру в устойчивом и гибком выполнении полётов в одном из самых сложных климатических условий мира.

Капитан Мирпури, который также командовал первым рейсом Hi Fly на A340, отметил: «Посадка в Антарктиде никогда не бывает рутинной; каждый полёт требует тщательного планирования, предельной точности и бережного отношения к окружающей среде. Вывод A330 на маршруты в Антарктиду подчеркивает нашу приверженность инновациям, эксплуатационному совершенству и непрерывному развитию полярной авиации».

Hi Fly – ведущая кампания по аренде и чартеру широкофюзеляжных самолётов, предлагающая услуги по всему миру авиакомпаниям, государственным органам, туроператорам, компаниям и частным лицам.



## ЕВАА выступает против введения налога на чартерные рейсы бизнес-джетов в Нидерландах

Операторы чартерных авиаперевозок, выполняющие рейсы из аэропортов Нидерландов, столкнутся с новым налогом на пассажиров в соответствии с поправкой к Закону о дифференциации налога на авиаперевозки, одобренной Палатой представителей страны. Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) и Нидерландская ассоциация деловой авиации (DBAA) совместно выступают против этой меры, которая теперь будет вынесена на голосование в Сенате.

Повышенная ставка налога будет применяться к воздушным судам с 19 пассажирскими местами или менее и практически идентична аналогичному налогу, уже введённому французским правительством. Ставки налога на пассажира будут варьироваться от 420 евро (\$488) для рейсов протяженностью до 2000 км до 2100 евро для рейсов протяженностью более 5500 км.

Эти сборы будут применяться сверх запланированного налога на авиаперевозки, который должен вступить в силу для регулярных авиакомпаний с 1 января 2027 года. В случае одобрения Сенатом, налог начнет действовать с 1 января 2030 года.

В совместном заявлении ЕВАА/DBAA говорится, что дополнительный налог усилит давление на деловую авиацию страны, одновременно увеличив расходы отрасли, по данным правительства Нидерландов, на 58 млн евро в год. Отраслевые группы раскритиковали обоснованность сбора по экологическим соображениям, утверждая, что затронутые им рейсы составляют менее 1% от общего числа рейсов в Нидерландах.

«Новый налог на бизнес-джеты в сочетании с решением запретить трафик небольших деловых самолётов в аэропорту Эйндховена подталкивает

Нидерланды к созданию все более сложного и менее конкурентоспособного инвестиционного климата», - прокомментировал Роман Кок, директор ЕВАА по связям с общественностью и коммуникациям. «Это негативно сказывается на рабочих местах и инновациях и свидетельствует о том, что экономическая ценность деловой авиации в Нидерландах сильно недооценивается».

Поправка была внесена в Палату представителей 19 ноября и принята в течение недели. По данным ЕВАА и DBAA, публичные дебаты были ограничены, а консультации с компаниями, затронутыми налогом, не проводились. По утверждениям ассоциаций, голландские парламентарии неверно оценили масштабы сектора деловой авиации и объём выбросов углерода, генерируемых её деятельностью, игнорируя при этом её вклад в объединение сообществ и поддержку экономического роста.

ЕВАА сослалась на исследовательский отчёт, заказанного ею ранее в этом году у Oxford Economics. В нём сделан вывод о том, что деловая авиация обеспечивает около 100 млрд евро прямых иностранных инвестиций по всей Европе и множество квалифицированных рабочих мест.

В 2023 году владельцы амстердамского аэропорта Схипхол (EHAM) пытались запретить полёты деловой авиации с начала 2025 года, но впоследствии этот шаг был заблокирован в рамках более масштабных судебных разбирательств, направленных против ограничений передвижения. Этот аэропорт – один из нескольких в Европе, неоднократно становившихся объектом протестов защитников окружающей среды.



## Авиационные группы протестуют против изменения ставки сбора с пассажиров в Великобритании

Авиационные группы выразили протест в связи с решением правительства Великобритании применить с апреля 2027 года более высокую ставку сбора за авиапассажирские перевозки (APD) к воздушным судам весом 5,7 метрических тонн (12540 фунтов) и более. Решение о налоговой реформе, объявленное в прошлую среду в годовом бюджетном отчете, представляет собой изменение политики, поскольку в ходе консультаций, завершившихся в январе, правительство указало, что более высокая ставка будет применяться к воздушным

судам весом 20 тонн и более, вмещающим менее 19 пассажирских мест.

В совместном заявлении Ассоциация воздушных чартеров (Air Charter Association), Британская ассоциация деловой авиации и АОН (British Business & General Aviation Association) и Группа региональных и деловых аэропортов (Regional & Business Airports Group) выразили свое разочарование расширением сферы действия новой ставки налога. С апреля 2027 года максимальная ставка сбора APD

с пассажира будет варьироваться от 146,63 фунтов стерлингов для внутренних чартерных рейсов до 1178,20 фунтов стерлингов для перелётов протяженностью более 9500 км. Новый порог веса будет означать, что более высокие ставки будут применяться к частным самолётам, таким как Embraer Phenom 100.

Изменение будет реализовано в соответствии с находящимся на рассмотрении законопроектом о финансах 2026 года. Правительство Великобритании заявило, что проведёт дополнительные технические консультации, чтобы позволить заинтересованным сторонам высказать свои замечания по поводу применения новых правил.

По мнению отраслевых групп, они представили доказательства того, что пошлины, которые также применяются к рейсам авиакомпаний по различным ставкам, сократят инвестиции бизнеса в Великобританию и помешают повышению устойчивости авиации. Они заявили, что новые ставки вряд ли приведут к увеличению общего объёма налогов, взимаемых с деловой авиации, поскольку, по прогнозам Казначейства Великобритании, налоговые поступления с момента начала их применения превысят 10 млн фунтов стерлингов в год.

Повышение пошлины на авиапассажиров до 50% было предложено лейбористским правительством в октябре 2024 года и должно вступить в силу с апреля 2026 года. Более высокие ставки на частные чартерные рейсы первоначально были введены предыдущей консервативной администрацией в 2013 году.



## На выставке EBACE появится новая зона статической экспозиции

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) представила планы нового формата статической экспозиции воздушных судов на выставке EBACE 2026. Ассоциация объявила, что ряд деловых самолётов будет представлен на новой площадке в аэропорту Женевы, рядом с выставочным комплексом Palexpo, где мероприятие пройдет с 27 по 29 мая.

Новая выставочная зона площадью 40000 кв.м. будет доступна как со стороны выставки, так и с «улицы». ЕВАА заявила, что так называемый «централизованный» дизайн обеспечит более широкий обзор самолётов, чем «линейный» формат предыдущих статических экспозиций выставки EBACE.

По данным ассоциации, новая компоновка позволит VIP-гостям осматривать самолёты, не проходя на статическую экспозицию через конференц-центр. Также будут организованы открытые площадки для экспонентов, что обеспечит гостеприимство для клиентов.

В конце июля ЕВАА объявила, что ежегодная выставка EBACE в следующем году останется в Женеве, а затем будет проводиться поочередно в других европейских городах. Отраслевая ассоциация, которая до 2024 года совместно с NBAA проводила выставку, пока не сообщила, какие другие европейские площадки рассматриваются, но отметила, что по-прежнему рассматривает швейцарский город в качестве базы для проведения мероприятия.

«EBACE26 знаменует собой решающий шаг вперед для выставки. Перенося статическую экспозицию на специальную площадку в аэропорту Женевы,

мы предоставляем экспонентам свободу создавать премиальную, уединенную обстановку, необходимую для их клиентов», - заявил генеральный директор ЕВАА Стефан Бенц. Новая планировка обеспечит самые безопасные периметры, когда-либо реализованные на статической выставке EBACE, с контролируемыми входами, чётким зонированием и улучшенным потоком посетителей, что соответствует всем пожеланиям экспонентов».

По словам Бенца, новый дизайн статической экспозиции отражает стремление ЕВАА «переосмыс-

лить, как должна выглядеть европейская деловая авиация», предложив «яркую арену, привлекающую посетителей в самый центр событий». В декабре ассоциация предоставит более подробную информацию об экспонентах и условия бронирования для новой статической экспозиции.

19 ноября ЕВАА объявила о назначении новой команды по продажам и управлению выставкой EBACE. В её состав вошли профессионалы отрасли с опытом проведения мероприятий в деловой авиации и аэрокосмической отраслях.



## При запуске новой системы ATG 5G компания Gogo нарушила патенты SmartSky Networks

Федеральное жюри в Делавэр, США, установило, что провайдер услуг бортовой связи Gogo нарушил патенты SmartSky Networks при запуске своей новой системы 5G «воздух-земля» (ATG), и присудило SmartSky, которая больше не работает, компенсацию в размере \$22,7 млн. Gogo заявила, что подаст апелляцию на решение жюри, и заявила, что вердикт от 21 ноября «не повлияет» на её деятельность или на предстоящий запуск услуг 5G.

SmartSky подала иск о нарушении патентных прав против Gogo в Окружной суд США в Делавэр в феврале 2022 года. В иске утверждалось, что технология 5G Gogo скопировала новые технологии «формирования луча» и программно-определенной радиосвязи, запатентованные SmartSky для работы в нелицензируемом спектре. В сентябре того же года суд отклонил ходатайство SmartSky о предварительном судебном запрете на запуск сети 5G компанией Gogo.

В течение десятилетия SmartSky разрабатывала широкополосную сеть «воздух-земля» для деловой авиации и региональных перевозчиков с сотнями наземных радиоузлов. Сеть использовала беспроводные технологии 4G LTE и 5G, работающие в диапазоне 60 МГц нелицензируемого спектра, для обеспечения двухстороннего канала передачи данных с малой задержкой для воздушных судов. В августе 2024 года компания внезапно прекратила свою деятельность, сославшись на невозможность получить финансирование.

После ухода SmartSky компания Gogo стала доминирующим провайдером услуг бортовой связи ATG для деловой авиации. Gogo объявила о планах

строительства новой сети 5G в мае 2019 года, назначив дату запуска в 2021 году. Но развертывание было отложено из-за проблем, включая ошибку в конструкции микросхемы, обнаруженную в 2023 году.

Apcela, разработчик и менеджер программно-определенных сетей, ранее в этом году приобрела систему SmartSky и завершила модернизацию сети. В октябре компания представила комплект бортового оборудования под брендом Apcela на конференции NBAA-BACE.

В сообщении на LinkedIn, объявляющем о вердикте присяжных, Apcela заявила, что приобретение ею сети SmartSky ATG «включает в себя всемирную лицензию на эти же ключевые патенты». «Мы, безусловно, рады, что законность этих патентов была подтверждена, особенно в отношении планов Gogo по 5G», - добавила Apcela. «Следите за новостями, поскольку последствия этого дела будут разворачиваться в ближайшие недели».

SmartSky Networks опубликовала заявление поздно вечером 24 ноября. В дополнение к «разумным роялти за прошлые убытки» в размере \$22,7 млн, бывшая компания заявила, что намерена добиваться увеличения размера ущерба «на основании решения присяжных о преднамеренности, а также текущих роялти за продолжающиеся нарушения Gogo» двух патентов SmartSky, срок действия которых истекает в 2033 и 2035 годах.

«SmartSky уже давно придерживается этой идеи и демонстрирует её на практике, а теперь в суде доказано, что её запатентованная технология является

ключом к разблокировке нелицензируемого спектра для использования ATG», - сказал Райан Стоун, соучредитель и руководитель компании.

Компания Gogo в своем заявлении заявила, что разочарована вердиктом и не согласна с его результатом. «С самого начала мы утверждали, что самостоятельно разработанная Gogo технология 5G не нарушает заявленные патенты SmartSky, и их претензии на патентную защиту недействительны», - заявила Gogo.

«Мы считаем, что представленные доказательства подтверждают наш вывод, и что данное судебное разбирательство является попыткой подавить добросовестную конкуренцию и инновации в сфере авиационной связи», - добавила компания. «У нас есть веские основания для апелляции как по вопросам ответственности, так и по вопросам возмещения ущерба, и мы будем активно использовать все доступные средства правовой защиты, включая послесудебные ходатайства и апелляции».

Источник: *Aviation Week*



## ExecuJet Haite отмечает восстановление китайского рынка бизнес-авиации

Компания ExecuJet Haite, провайдер услуг ТОиР деловой авиации, отмечает очередной год стратегического расширения, получения иностранных одобрений и предложения новых услуг. В интервью изданию AIN на выставке Aero Asia в Чжуахае генеральный директор Поль Дегроссейе рассказал о продолжающемся росте китайской компании, в том числе о её ангаре площадью 54000 кв.футов в аэропорту Дасин недалеко от Пекина.

«Получив необходимые разрешения, в этом году мы открыли новый объект в Дасине. Теперь мы сосредоточены здесь на развитии всех наших возможностей», - пояснил Дегроссейе. «Мы также работаем над расширением наших услуг линейного техобслуживания в аэропорту Beijing Capital. В этом году мы получили разрешения на обслуживание от ряда зарубежных юрисдикций, включая Казахстан, Вьетнам и недавно Гернси, а сейчас ведём переговоры с Индонезией и Таиландом на следующий год».



Параллельно с этим компания расширяет свои возможности, одобренные FAA для работы с самолётами, зарегистрированными в США, и уже получила разрешение на обслуживание самолётов с бортовыми номерами Каймановых островов и Бермудских островов. ExecuJet Haite стремится значительно расширить уровень поддержки, предоставляемой операторам Falcon, Bombardier и Dassault. Недавно компания добавила Gulfstream G700 в сертификат авторизованного гарантитного центра, которым она управляет для американского производителя.

«2026 год действительно будет ознаменован расширением наших возможностей, и сейчас мы работаем над развитием нашего бизнеса по ремонту салонов», - сказал Дегроссейе. «Мы сможем предложить ряд конкурентных преимуществ с точки зрения ценообразования в Китае, а также близости к цепочке поставок. Многие компоненты, которые мы устанавливаем на эти самолёты, поступают из Китая, поэтому близость к центру дает нам преимущества в плане цен, времени простоя и качества».

Признавая, что в последние годы флот деловой авиации Китая сократился, Дегроссейе видит обнадёживающие признаки возобновления активности. Переговоры с производителями указывают на появление новых возможностей для продаж, при этом сейчас речь идёт о заключении контрактов, а не просто о выражении заинтересованности.

«В Китае всегда был интерес к деловой авиации, но до недавнего времени не было готовности к актив-

ным действиям», - сказал он. «Сейчас мы наблюдаем реальную активность продаж, и я с оптимизмом смотрю на то, что мы, возможно, преодолеваем кризис».

Хотя китайский рынок деловой авиации, как ожидается, не вернётся к пиковым уровням начала 2010-х годов, текущая динамика предполагает ощущимый рост, учитывая уже начавшиеся поставки новых самолётов, включая Gulfstream G700 и Bombardier Global. ExecuJet Haite также отмечает рост активности иностранных операторов, выполняющих полёты в Китай, особенно из стран Ближнего Востока, Африки и Юго-Восточной Азии.

Тем временем, рост так называемой экономики малых высот Китая открывает новые возможности для ExecuJet Haite, а также для Азиатской ассоциации деловой авиации (AsBAA), где Дегроссейе занимает должность казначея. Её знаковые конференции по безопасности, проводимые при поддержке Bombardier, предоставляют операторам площадку для обмена опытом и передовыми практиками, которые могут послужить руководством для новых участников авиационной отрасли, добавил он.

AsBAA провела конференции по безопасности в своём павильоне в день открытия Aero Asia. В субботу ассоциация проведёт образовательную программу Discovery, знакомя местных школьников и студентов с деловой авиацией посредством экскурсий, лекций и практических занятий, стремясь информировать и вовлекать в работу следующее поколение авиационных специалистов.

## Leon Marketplace добавляет транзакции между операторами и брокерами

Компания Leon Software представила модуль Marketplace, который позволяет операторам чартерных воздушных судов и брокерам напрямую покупать и продавать рейсы через облачный портал. Польский провайдер платформ для бизнес-авиации представил эту функцию, заявив, что она будет напрямую связана с основными функциями программного обеспечения планирования и эксплуатации.

На данный момент инструмент транзакций, который является частью существующего модуля продаж Leon, не поддерживает выставление счетов и оплату рейсов. До конца 2026 года клиенты Leon смогут бесплатно пользоваться Marketplace.

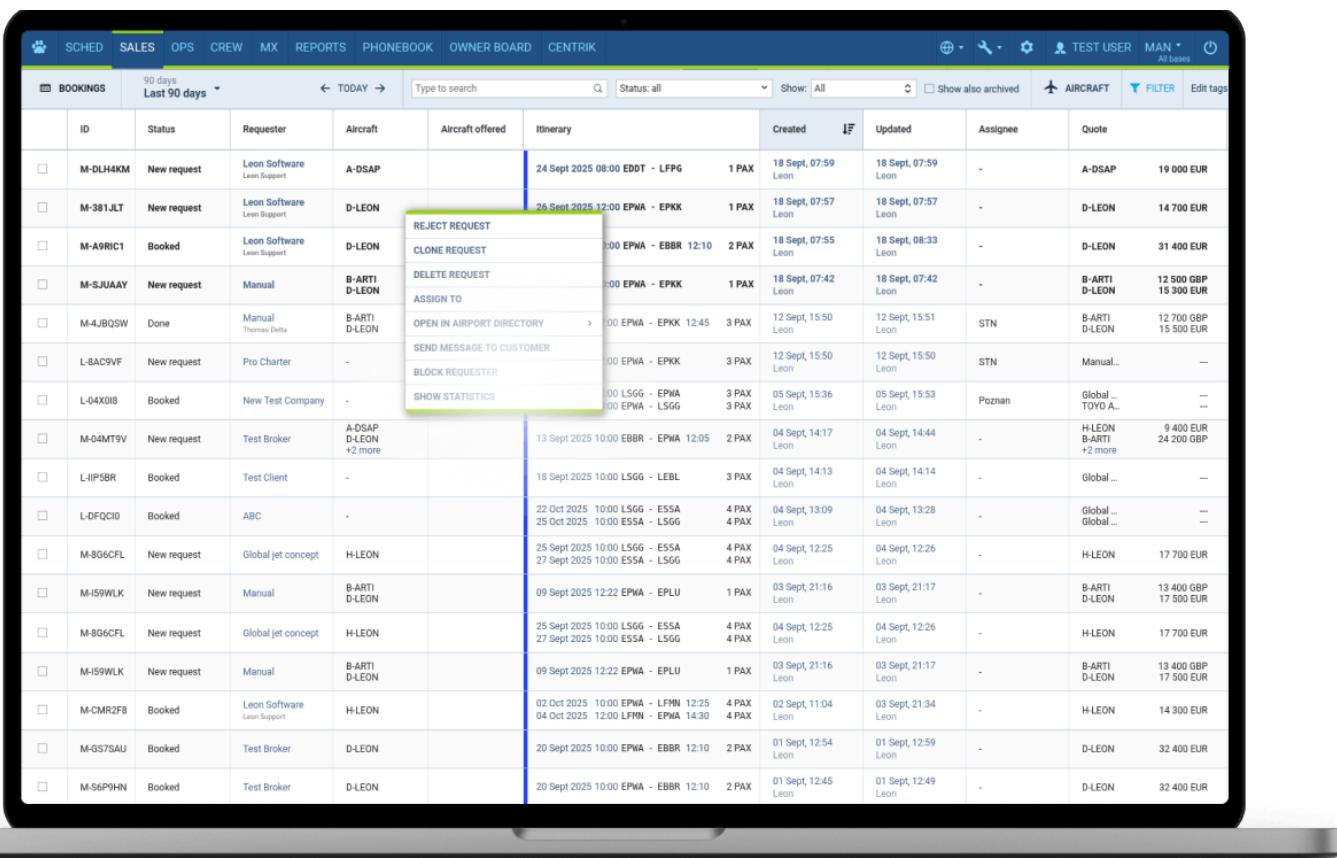
Новый модуль позволяет пользователям предлагать и искать доступные рейсы, в том числе порожние, в сети, состоящей из других клиентов Leon,

не отвлекаясь от повседневного рабочего процесса, переключаясь на другое программное обеспечение. Они могут отвечать на запросы и управлять ценовыми предложениями через тот же интерфейс, который используется для управления полётами и составления расписания.

Операторы могут определить, какие другие пользователи системы хотят видеть доступные рейсы и предложения по бронированию, а также могут фильтровать варианты по типу самолёта или выполнять поиск по бортовому номеру с помощью ассистента Wingman AI. По словам компании, данные о пассажирах могут безопасно передаваться через платформу.

В будущем Leon планирует интегрировать новую функцию продаж с другим программным обеспечением, используемым операторами и брокерами. Пользователи смогут взаимодействовать с помощью функции обмена сообщениями на портале. Компания, основанная в 2007 году, заявила, что нагрузка на перевозчиков чартерных рейсов будет снижена, а модуль будет предоставлять более быстрые и прозрачные расценки на рейсы.

«С помощью Leon Marketplace мы превращаем компанию в по-настоящему интегрированный коммерческий центр деловой авиации», - сказал Павел Крук, генеральный директор компании. «Наши клиенты уже полагаются на Leon в управлении своим парком, экипажами, продажами и операционной деятельностью. Теперь они также могут определять спрос и монетизировать свои возможности в режиме реального времени, непосредственно из той же системы».



The screenshot shows a software interface for flight bookings. At the top, there are tabs for SCHED, SALES, OPS, CREW, MX, REPORTS, PHONEBOOK, OWNER BOARD, and CENTRICK. The SALES tab is selected. Below the tabs, there is a search bar and a date range selector set to '90 days Last 90 days'. A 'TODAY' button and a 'Type to search' input field are also present. The main area displays a table of flight booking requests. The columns include: ID, Status, Requester, Aircraft, Aircraft offered, Itinerary, Created, Updated, Assignee, and Quote. One specific row for flight M-381JLT is highlighted with a green background and a context menu is open over it. The menu options are: REJECT REQUEST, CLONE REQUEST, DELETE REQUEST, ASSIGN TO, OPEN IN AIRPORT DIRECTORY, SEND MESSAGE TO CUSTOMER, BLOCK REQUESTER, and SHOW STATISTICS. The rest of the table shows other flight requests with various status and details.

## В ноябре спрос на бизнес-джеты вырос на 7%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 48-й неделе (24-30 ноября) 2025 года мировой трафик бизнес-джетов достиг 70779 рейсов, что на 3% больше, чем на той же неделе 2024 года. За последние четыре недели (45-48) во всём мире выполнено почти 310000 рейсов бизнес-джетов, что на 7% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Эта четырёхнедельная тенденция в +7% превышает общемировой тренд с начала года в +5% (с 1 января по 30 ноября).

Name	Departures	vs 1Y ago: Departures
NetJets	38,134	12.5%
Flexjet	15,294	19.3%
NetJets Europe	4,571	-1.8%
flyExclusive	3,972	16.0%
Executive Jet Management	3,597	16.2%
Vistajet Ltd	2,943	15.2%
Solairus Aviation	2,923	12.2%
Vista America	2,909	26.1%
Wheels Up Private Jets	2,874	-4.9%
Contour Aviation	2,413	3.3%
Jet Linx Aviation	2,103	1.3%
Airsprint Inc	2,073	2.8%
Nicholas Air	1,624	9.6%
JetSuiteX	1,566	16.3%
Baker Aviation LLC	1,380	131.5%

Ведущие операторы бизнес-джетов по состоянию на ноябрь 2025 г.

В ноябре наблюдался различный уровень роста на региональных рынках. Лидером стала Африка, где активность бизнес-джетов увеличилась на 25% по сравнению с ноябрём 2024 года, в то время как в Европе наблюдался наименьший рост – всего на 1%. Ключевую роль в высоком трафике в ноябре сыграли долевые операторы, которые выполнили 20% всех рейсов бизнес-джетов, а также показали рост на 12% по сравнению с ноябрём 2024 года.

Лидеры долевого рынка – NetJets и Flexjet – выполнили 83% всех долевых рейсов и в совокупности показали рост на 14% по сравнению с прошлым годом. В сегменте воздушных судов основными «рабочими лошадками» в ноябре стали лёгкие и суперсредние джеты, среди которых лидерами стали платформы Phenom 300 (лёгкий) и Challenger 300/350 (суперсредний) с 15% мирового объёма перевозок. Оба самолёта показали рост на 15% по сравнению с прошлым годом.

### Анализ показателей по регионам

#### Северная Америка: в неделю Дня Благодарения ожидается рост трафика на 3%

Североамериканский рынок вновь показал результаты, соответствующие мировому тренду, с ростом активности на 48-й неделе 2025 на 3% по сравнению с 2024 годом. США, локомотив Северной Америки, также показали рост на 3% по сравнению с прошлым годом, что соответствует 3%-ному росту, наблюдавшемуся в недели Дня Благодарения в предыдущие годы. Среди ключевых штатов лидирует Калифорния, где выполнено

на 6% больше рейсов по сравнению с 48-й неделей прошлого года, за ней следуют Техас (+5%) и Флорида (+4%).

Четырёхнедельный тренд Северной Америки по-прежнему на 8% выше по сравнению с аналогичным периодом 2024 года. Среди ключевых штатов лидирует Флорида с ростом на 10%, затем следует Калифорния (+9%) и Техас (+8%).

#### Европа: четырёхнедельный тренд ослабевает до 1% на фоне падения трафика в регионе

На 48-й неделе активность бизнес-джетов в Европе снизилась на 3% по сравнению с прошлым годом, в то время как Великобритания была единственной страной, которая показала какой-либо рост, хотя и незначительный – на 1%. Среди других ведущих стран наименьшее снижение наблюдалось во Франции, на 2%, за ней следует Швейцария с сокращением на 3%, затем Германия (-5%) и Италия (-6%). В годовом исчислении четырёхнедельный тренд Европы (45-48 недели) теперь на 1% опережает аналогичный период прошлого года (снижение по сравнению с +4% на прошлой неделе), при этом в Италии четырёхнедельный тренд вырос на 3%, в то время как активность во Франции снизилась на 3%.

#### Остальной мир: Африка лидирует среди развивающихся рынков с ростом 32%

В остальных регионах мира на 48-й неделе активность бизнес-джетов выросла на 13% в годовом исчислении, при этом трафик составил 10%

от общего числа рейсов бизнес-джетов. В Африке активность бизнес-джетов увеличилась на 32%, за ней следует Ближний Восток с ростом на 12%, в то время как в Азии и Южной Америке рост составил 10%. Наибольший рост на прошлой неделе в Африке показали популярные направления отдыха в Йоханнесбурге и Лагосе, в которых активность увеличилась более чем на 65% по сравнению с прошлым годом, при этом на них пришлось 19% от общего числа рейсов бизнес-джетов в Африке. В Африке доминируют крупноразмерные джеты (тяжёлые, сверхдальние и суперсредние), на долю которых приходится 2/3 всех рейсов бизнес-джетов на континенте, при этом также наблюдается исключительный рост в годовом исчислении. Другие крупные хабы остального мира также продемонстрировали значительный рост на прошлой неделе: в латиноамериканском Нассау активность выросла на 13% в годовом исчислении, а в Дубае на Ближнем Востоке наблюдался впечатляющий рост на 25% по сравнению с 48-й неделей прошлого года.

## Анализ текущих событий

### ***Flexjet получила разрешение на выполнение внутренних рейсов в Саудовской Аравии***

Flexjet получила разрешение от Главного управления гражданской авиации Саудовской Аравии на выполнение внутренних рейсов в Королевстве. Flexjet стала вторым иностранным оператором, получившим доступ к внутренним рейсам в Королевстве после одобрения в августе VistaJet. С момента одобрения VistaJet выполнила в общей сложности 28 внутренних рейсов в Саудовской Аравии, в основном между Джиддой и Эр-Риядом на больших самолётах премиум-класса, что отражает растущий спрос на роскошные путешествия на Ближнем Востоке.

### ***Откуда берётся рост в Саудовской Аравии?***

С начала года (с 1 января по 30 ноября) рост рынка бизнес-джетов в Саудовской Аравии опередил как

развитые, так и развивающиеся рынки. В Королевстве было выполнено почти 11000 рейсов бизнес-джетов, что на 23% больше, чем в прошлом году. Для сравнения, в США наблюдался скромный рост на 5%, в то время как другие ведущие развивающиеся рынки, такие как Индия и ОАЭ, не достигли уровня Саудовской Аравии (тенденция Индии с начала года составляет +7%, а ОАЭ — +12%). Бразилия является ведущим развивающимся рынком, чей рост наиболее близок к росту Саудовской Аравии, на 23% с начала года.

Среди операторов, осуществляющих полёты в Саудовской Аравии, выделяется Aloula Aviation. Aloula — первая авиакомпания Королевства, начавшая гражданские перевозки в августе 2024 года. В этом году Aloula выполнила более 200 рейсов бизнес-джетов по всему миру, причём подавляющее большинство из них — из Саудовской Аравии. Данные WINGX показывают, что основной маршрут Aloula пролегает между двумя саудовскими городами: Эд-Даммамом и Эр-Риядом.

Одним из важнейших рынков бизнес-джетов в Саудовской Аравии являются чартеры, и данные показывают, что этот сегмент имеет потенциал для роста. С начала года чартерные самолёты, базирующиеся в Саудовской Аравии, налетали на 155% больше часов по сравнению с прошлым годом, несмотря на то что их парк остался прежним. Это означает, что спрос на чартерные самолёты, базирующиеся в Королевстве, значительно опережает рост предложения, создавая явный дефицит, который иностранные операторы, такие как VistaJet и Flexjet, вполне могут заполнить.



## GAMA: поставки самолётов растут, а вертолётов – падают

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчёт о поставках и доходах за три квартала 2025 года.

Результаты за первые девять месяцев 2025 года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года демонстрируют рост поставок в сегменте

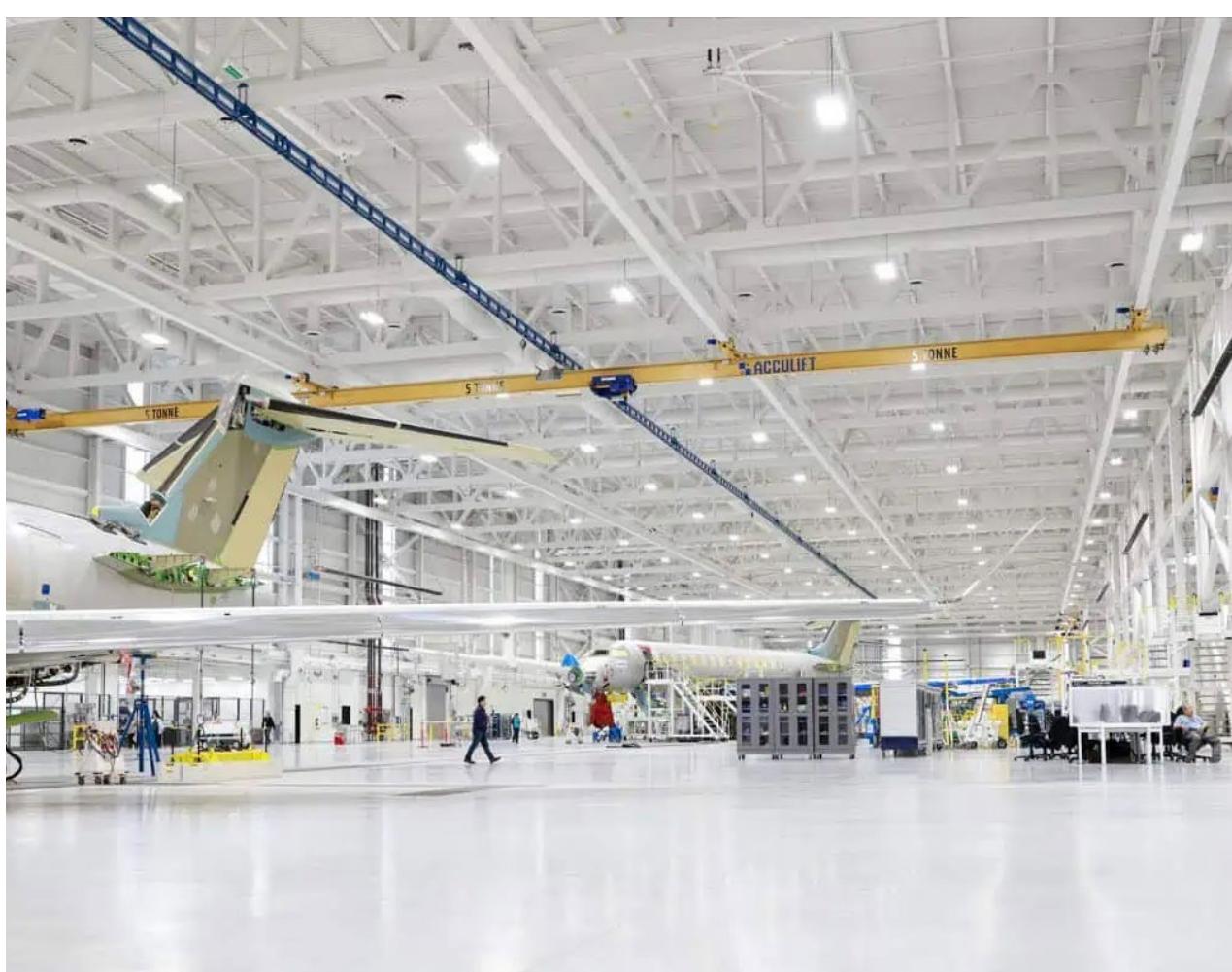
бизнес-джетов и увеличение общей стоимости поставок воздушных судов.

В третьем квартале 2025 года поставки самолётов по сравнению с аналогичным периодом 2024 года увеличились в сегменте поршневых

самолётов на пять единиц, до 1238 воздушных судов, турбовинтовых упали на 6,0%, до 409 самолётов, а бизнес-джетов выросли на 10,6%, до 554 единиц. Стоимость поставленных самолётов в третьем квартале 2025 года составила \$19,4 млрд, увеличившись на 13,2%.

Поставки вертолётов в третьем квартале 2025 года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года сократились на шесть единиц в сегменте поршневых вертолётов, до 149 машин, а для газотурбинных – на 3,1%, до 463 вертолётов. Стоимость поставок вертолетов составила \$3,1 млрд.

### Отчет GAMA за три квартала 2025 года



Поставки самолётов и доходы за три квартала 2025 г.

Сегмент	2024	2025	Изменение
<b>Поршневые</b>	<b>1 233</b>	<b>1 238</b>	<b>0,4%</b>
<b>Турбовинтовые</b>	<b>435</b>	<b>409</b>	<b>-6,0%</b>
<b>Бизнес-джеты</b>	<b>501</b>	<b>554</b>	<b>10,6%</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>2 169</b>	<b>2 201</b>	<b>1,5%</b>
<b>СТОИМОСТЬ</b>	<b>\$17,1 млрд</b>	<b>\$19,4 млрд</b>	<b>13,2%</b>

Поставки вертолётов и доходы за три квартала 2025 г.

Сегмент	2024	2025	Изменение
<b>Поршневые</b>	<b>155</b>	<b>149</b>	<b>-3,9%</b>
<b>Газотурбинные</b>	<b>478</b>	<b>463</b>	<b>-3,1%</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>633</b>	<b>612</b>	<b>-3,3%</b>
<b>СТОИМОСТЬ</b>	<b>\$2,7 млрд</b>	<b>\$3,1 млрд</b>	<b>16,0%</b>

## Что говорит об отрасли спрос на авиационные запчасти?

При оценке эффективности деловой авиации часто учитываются внешние макроэкономические факторы и их влияние на отрасль. Но что если взглянуть на сам авиапарк? На микроуровне, уровне компонентов, спрос на запчасти и обилие (или дефицит) этих деталей дают представление о производительности мирового авиапарка, что может быть трудно оценить, если смотреть со стороны.

Данные за октябрь 2025 года, предоставленные порталом Locatory.com, авиационной торговой площадкой для авиационных запчастей, химиков, расходных материалов, активов, оборудования и услуг, показали самые популярные и труднодоступные авиационные детали для самолётов деловой авиации во всем мире.

Рост числа поисковых запросов на уплотнительные кольца и прокладки (AS3084-06, M83248/1-904, AS3209-122, MS9020-04 и MS9021-213) свидетельствует о сохраняющемся внимании к целостности гидравлических и топливных систем. Упомянутые детали широко используются в популярных бизнес-джетах, таких как Bombardier Challenger, Cessna Citation и Gulfstream. Уплотнительные кольца и прокладки обычно заменяются во время плановых проверок – часто через 400-800 лётных часов или в рамках проверок A-check – для предотвращения утечек в гидравлической системе и потери давления.

Частый поиск различных шарикоподшипников и шплинтов, совместимых с Bombardier Global 5500, свидетельствует о том, что компании уделяют особое внимание механической надежности и компонентам управления движением. Подшипники и шплинты играют важнейшую роль в узлах шасси, системах управления и приводах. Эти компоненты часто проверяются или заменяются во время капитального ремонта или проверок после 3000 и более лётных часов, чтобы избежать отказов, связанных с вибрацией.

По данным Locatory.com, в настоящее время наиболее сложно найти электрические компоненты и системы электропитания. Эти детали необходимы для систем генерации, распределения электроэнергии и освещения кабины экипажа, и их недоступность отражает перебои с поставками авионики и электрических подсистем. По данным рынка запчастей, основными причинами их дефицита являются устаревшие производственные



линии, ограничения сертификации и сокращение запасов у OEM-производителей.

Повышенное внимание также уделяется генераторам и лампам. Эти компоненты необходимы для резервирования питания авионики бизнес-джетов, особенно тех, которые выполняют длительные илиочные полёты. Генераторы и регуляторы часто обслуживаются или заменяются во время проверок C-check или после 2000-3000 лётных часов, в зависимости от рекомендаций производителя.

Регулярное техническое обслуживание и замена расходных материалов остаются на прежнем уровне, особенно для поршневых и турбовинтовых самолётов. Такие детали, как свечи зажигания, тормозные накладки и заклёпки (свеча зажигания REM38E, тормозная накладка 066-10500 и заклёпка 105-00200), особенно востребованы для таких самолётов, как Cessna 172, 182 и 206, Hawker Beechcraft 1000 и Learjet 45. Свечи зажигания и фильтры заменяются регулярно через каждые 100-200 лётных часов на поршневых и турбовинтовых самолётах, таких как King Air или Pilatus PC-12. Кроме того, тормозные накладки и заклёпки меняются при осмотре шасси и планера после заданных циклов посадки.

Распространение поисковых запросов по категориям двигателей, гидравлики, электрики и конструкции свидетельствует о том, что операторы авиапарков реализуют комплексные программы технического обслуживания, а не просто выполняют срочные ремонтные работы. Это согласуется с растущим интересом к предиктивному техобслуживанию и мониторингу состояния в деловой

авиации, особенно среди операторов моделей Falcon, Learjet и Hawker.

Аналитики Locatory.com считают, что общая картина поставок указывает на старение парка и дефицит компонентов в различных системах. Совокупность электрических, механических, уплотнительных и структурных компонентов демонстрирует повсеместное перенапряжение в поставках для всех систем воздушного судна.

Многие из перечисленных деталей подходят для бизнес-джетов и региональных самолётов, находящихся на средних и поздних сроках эксплуатации. Эта тенденция подчёркивает необходимость привативных стратегий поиска поставщиков, развития альтернативных поставщиков и тщательного мониторинга жизненного цикла критически важных компонентов, отмечает Locatory.com.

*Источник: Corporate Jet Investor*



## Новые и модернизированные самолёты призваны обеспечить будущее бизнес-авиации

Может показаться, что производители замедлили темпы разработки новых самолётов, но за кулисами всегда происходит гораздо больше, чем кажется на первый взгляд. В 2025 году мы не только увидели анонсы двух новых программ, в том числе от нового производителя и от возрождающейся компании (Otto Aerospace и SyberJet), но и традиционные производители проявили достаточную активность.

В этом году стратегия Gulfstream Aerospace по обновлению всех своих моделей достигла кульминации: в апреле была сертифицирована замена G650 – сверхдальний G800. Gulfstream также недавно представила G300, который заменит G280. Производство самолёта, который может появиться на рынке в начале 2028 года, уже ведется.

Что касается новых бизнес-джетов, преодолевших



порог сертификации, то наблюдается определенная активность, включая G800, три джета Cessna Citation от Textron Aviation и скоростной Global 8000 от Bombardier. В начале ноября Global 8000, ставший самым быстрым бизнес-джетом, когда-либо сертифицированным со скоростью 0,95 Маха, получил сертификат Transport Canada.

Продолжается разработка самого большого и дальнего самолёта Dassault Aviation Falcon 10X, который пройдет сертификацию и поступит в эксплуатацию не ранее конца 2027 года.

Следующим проектом Honda Aircraft станет Echelon, который обещает характеристики среднего джета в лёгком классе. Компания уже собрала металлическое крыло нового джета в своей штаб-квартире в Гринсборо, штат Северная Каролина, а на очереди – композитный фюзеляж, который был изготовлен по субподряду. Echelon будет отличаться фирменным дизайном HondaJet с расположенным над крылом двигателем.

Компания Textron Aviation ускорила темпы обновления линейки своих бизнес-джетов, и недавно сертифицированные Cessna Citation CJ3 Gen2 и M2 Gen2 теперь оснащены системой автомата тяги Garmin. За обоими моделями в 2027 году следуют модели Gen3, оснащенные Garmin Autoland. Чтобы не отстать, CJ4 Gen3 успешно проходит лётные испытания, и в 2026 году ожидается его сертификация. Эта модель будет оснащена новым комплектом авионики Garmin G3000 Prime с сенсорным экраном.

Совсем недавно новая версия популярной серии XLS – Ascend с плоским полом – получила одобрение FAA. Сертификация однодвигательного турбовинтового Denali назначена на следующий год, после одобрения двигателя GE Catalyst в феврале 2025 года.

Тем временем Embraer сохранит молчание в отношении разработки новых самолётов, но на выставке NBAA-BACE в октябре президент и исполнительный директор Embraer Executive Jets Майкл Амальфитано признал, что компания активно изучает возможность выхода на рынок бизнес-джетов с большим салоном. Никаких дополнитель-

ных подробностей предоставлено не было, хотя он и сказал, что Embraer не будет торопиться с таким проектом.

В этом году сертификацию FAA получили две модификации популярных высокопроизводительных однодвигательных турбовинтовых самолётов: Epic Aircraft E1000 AX и Pilatus PC-12 Pro.

Epic E1000 AX получил несколько обновлений, в том числе автомат тяги, Garmin Autoland, автоматический демпфер рыскания, электронное удержание тормоза и Garmin GDL 60 с дистанционным подключением PlaneSync. Другие усовершенствования включают в себя литий-ионную аккумуляторную батарею True Blue Power, окна CoolView для защиты от ультрафиолета и теплоизоляции, а также дополнительную спутниковую связь Starlink со стационарной мини-антенной Starlink. В число других опций входят Garmin 3D SafeTaxi и метеорологический радар GWX 8000 StormOptix.

Компания Pilatus Aircraft стала первым производителем с комплектом авионики Garmin G3000 Prime, а PC-12 Pro оснащен пятью сенсорными дисплеями, которые заменяют авионику Honeywell Apex на NGX. Как и многие другие высокопроизводительные турбовинтовые самолёты, PC-12 Pro оснащен функциями Garmin автомата тяги и Autoland, но при этом он также имеет увеличенную на 45 кг полезную нагрузку, дополнительные опции салона и специальные схемы окраски.

По-настоящему новый проект анонсирован в июне, когда компания Otto Aerospace представила модель



Phantom 3500, над созданием которой дизайнеры компании работали в течение предыдущих трёх лет. Разработанный в соответствии с Part 23 для обеспечения характеристик суперсредних джетов, Phantom 3500 имеет максимальный взлётный вес 19000 фунтов (8165 кг) и объём салона более 800 куб. футов (275 куб.м.), что намного больше, чем у обычных лёгких самолётов, и внутренние размеры также значительно больше. По данным Otto, высота салона составляет 6,4 фута, а ширина – 7,5 фута, что больше, чем даже у среднестатистического джета суперсреднего размера. Самолёт, рассчитанный по стандарту NBAA на дальность полёта 3200 морских миль (для четырёх пассажиров),

будет оснащен двигателями Williams International FJ44-4 и обеспечивать максимальную крейсерскую эффективность на максимальной высоте полёта FL510.

Интересной особенностью Phantom 3500 являются его окна, точнее их отсутствие. За исключением обязательного смотрового окна на аварийном выходе из туалета в кормовой части, обшивка фюзеляжа аэродинамически гладкая, что способствует ламинарному обтеканию (как и крылья), и в салоне отсутствуют иллюминаторы. Пассажиры смогут наблюдать за внешним миром с помощью камер, которые будут выводить изображение на большие

дисплеи с разрешением 4К, расположенные на стенах и потолке салона.

Еще одним сюрпризом в этом году стало возрождение программы SyberJet бывшим генеральным директором Nikola Тревором Милтоном, который приобрел программу два года назад. С удлинённым на 1,2 м фюзеляжем снятый с производства SJ30-2 будет переименован в SJ36 и оснащён более мощными двигателями, новой авионикой собственной разработки и электродистанционной системой управления полётом. Первый полёт девятиместного SJ36 стоимостью \$14 млн запланирован на 2027 год, а сертификация FAA – на 2032 год.



## Самолёт недели

Оператор/владелец: **Comlux KZ**

Тип: **Pilatus PC-24**

Год выпуска: **2021 г.**

Место съемки: **декабрь 2025 года, Almaty Airport – UAAA, Kazakhstan**



Фото: Дмитрий Петроchenko