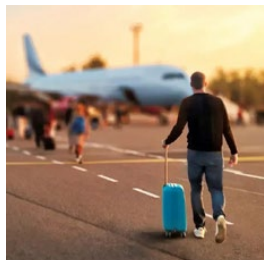




На этой неделе стало известно, что Европейская конференция и выставка деловой авиации (EBACE) вернётся в Женеву в следующем году с 27 по 29 мая, а затем будет проходить поочередно в разных европейских городах. Организатор, Европейская ассоциация деловой авиации, обещает полноценную статическую экспозицию на своей традиционной площадке Palexro в 2026 году, одновременно открывая выставку для смежных отраслей.

28 июля 2025 года ИТ-инфраструктура национального перевозчика подверглась разрушительной кибератаке. Отменены рейсы, парализованы системы бронирования и управления полётами, пассажиры остались без информации и возможности оформления билетов. По сообщениям СМИ и экспертов, ответственность взяла на себя хакерская группировка Silent Crow. Оценка потерь — от 250 млн до 4 млрд рублей. Но ущерб для отрасли куда глубже. Он выявил уязвимости, которые есть почти в каждой авиакомпании. Разбираемся в ситуации вместе с аналитиками BizAero — платформы для автоматизации авиационного бизнеса.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 31-й недели (с 28 июля по 3 августа) глобальный трафик бизнес-джетов достиг 74850 рейсов, что на 2% меньше, чем на предыдущей неделе, и на 5% больше, по сравнению с 31-й неделей 2024 года. 26-я неделя 2025 года остаётся самой активной за последние 52 недели. В целом за последние четыре недели количество рейсов во всем мире по-прежнему на 2% превышает показатель за аналогичный период прошлого года. В июле во всем мире было выполнено 331768 рейсов бизнес-джетов, что на 3,1% больше, чем в июле 2024 года, и на 4,2% больше, чем в июле 2023 года. Это самый загруженный июль за последние шесть лет. Мировой парк бизнес-джетов следует аналогичной тенденции: в июле летал 19851 самолёт, что на 3,7% больше, чем в июле 2024 года.



Мировая деловая авиация демонстрирует устойчивую динамику

WINGX: Рекордные показатели июля демонстрируют реальную динамику рынка бизнес-джетов. Рост в Северной Америке на прошлой неделе на 7% и высокий трафик в летние месяцы из Великобритании, например, на Майорку, демонстрируют базовую устойчивость, которую мы наблюдаем

стр. 24



В России появился новый класс воздушного пространства для беспилотников

В России появился новый класс воздушного пространства Н («эйч»), предназначенный специально для полетов беспилотных воздушных судов (БВС). Постановление о внесении соответствующих изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства РФ подписал Мишустин

стр. 26



«Заграница закрыта – никакой альтернативы»: КВЗ поднял новый «Ансат»

КВЗ поднял в первый полет новый «Ансат». По причине больших сложностей с импортозамещением факт полета не афишируется, однако это действительно этап в жизни российского вертолетостроения. Проект «Ансат» шел к этому дню 30 лет

стр. 28



Кибератака на «Аэрофлот»: тревожный сигнал для всей авиационной отрасли

Мы поговорили с Владимиром и Алексеем — основателями BizAero. Это платформа, которую используют чартерные авиакомпании и владельцы воздушных судов для управления флотом, техобслуживанием и финансами

стр. 30

Второй прототип Airbus H140 совершил первый полёт

Компания Airbus Helicopters успешно выполнила первый полёт второго прототипа вертолёта H140, получившего название PT2. Новый H140, призванный сократить разрыв между существующими лёгкими двухдвигательными H135 и H145, отличается улучшенными летно-техническими характеристиками, увеличенным салоном и оптимизированной экономичностью. Он сохраняет тот же комплекс авионики Helionix, что и его уже сертифицированные аналоги, но оснащён новым двигателем Safran Arrius 2ES.

PT2 — очередной в запланированной серии из четырёх опытных прототипов. Первый полёт состоялся на заводе Airbus в Донаувёрте, Германия, и длился около 15 минут, но был прерван из-за над-

вигающейся грозы. Производитель подтвердил, что во время полёта вертолёт вел себя ожидаемым образом. PT2, основанный на опыте PT1, совершившего первый полёт в июне 2023 года, будет использоваться для различных испытательных кампаний, в том числе зимой, в условиях снегопада и высокогорья.

Первый полёт PT3 запланирован на следующий год, а PT4 — на конец 2026 года. После сертификации по требованиям EASA CS-27/FAA FAR 27 новый тип должен поступить в эксплуатацию в 2028 году. По словам Airbus, такие операторы скорой медицинской помощи, как Global Medical Response (GMR), ADAC Luftrettung и ÖAMTC Flugrettung, играют важную роль в разработке H140.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



В 2026 году EBACE вернётся в Женеву в новом формате

Европейская конференция и выставка деловой авиации (EBACE) вернётся в Женеву в следующем году с 27 по 29 мая, а затем будет проходить поочередно в разных европейских городах. Организатор, Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА), обещает полноценную статическую экспозицию на своей традиционной площадке Palexpo в 2026 году, одновременно открывая выставку для смежных отраслей.

ЕВАА называет 2025 год «переходным» и утверждает, что уже наблюдается «большой интерес» со стороны ведущих производителей. «Это действительно захватывающе. Перемещаясь между Женевой и другими европейскими городами, EBACE обеспечит двойное преимущество для экспонентов, посетителей и спонсоров», — заявил Стефан Бенц, исполняющий обязанности управляющего директора

ЕВАА. «Сохранение Женевы в качестве опорной площадки гарантирует тот же передовой стандарт, которого ожидает отрасль, в то время как чередование мест проведения и поддержка смежных отраслей принесут новую энергию и откроют еще более широкие возможности для сотрудничества с нашими членами, национальными ассоциациями и заинтересованными сторонами»

В качестве альтернативных мест проведения EBACE рассматривается около полудюжины других европейских городов. Хотя ЕВАА официально это не подтвердила, предположительно, это Вена, Париж, Лондон, Франкфурт, Милан, Дублин и Барселона. Ассоциация заявила, что более подробная информация будет предоставлена после принятия окончательного решения.



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

KlasJet приходит в Азию

Компания KlasJet, занимающаяся чартерными перевозками на частных самолётах под эгидой Avia Solutions Group, выходит на азиатский рынок, объявив о том, что к концу года разместит свой самолёт в Сингапуре и планирует открыть там региональный офис со специализированной службой поддержки продаж.

«Азиатский регион важен для нас по нескольким ключевым причинам», — заявил генеральный директор KlasJet Юстинас Булка. «Это рынок со стабильным спросом на роскошные и персонализированные туристические услуги. Во-вторых, в регионе расположено несколько международных деловых центров, откуда часто совершаются международные рейсы, а спрос на чартеры частных самолётов очень высок».

KlasJet будет предлагать частные чартерные рейсы

по запросу для клиентов, от корпоративных путешественников до профессиональных спортивных команд. Крупнейшие самолёты компании — Boeing 737 вместимостью от 56 до 104 пассажиров — также будут использоваться в Азии по мере необходимости.

Для руководства этой инициативой KlasJet назначила Ками Хо менеджером по развитию продаж в Азии. «Я рад возможности поделиться своим опытом и знанием отрасли с KlasJet и внести свой вклад в стратегическое расширение компании на азиатском рынке», — сказал Хо.

Первоначальные рынки включают Сингапур, Южную Корею, Японию, Малайзию и Гонконг, в которых KlasJet видит высокий коммерческий потенциал.





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



Embraer предложит подключение Starlink для бизнес-джетов Praetor

Embraer предложит владельцам Praetor 600, Praetor 500, Legacy 500 и Legacy 450 подключение Starlink в качестве решения послепродажного обслуживания на основе дополнительного сертификата типа (STC). Новое решение предлагается в партнёрстве с Nextant Aerospace, инженерным подразделением Flexjet.

Сертификация FAA для Praetor 600 и Legacy 500 ожидается в третьем квартале 2025 года, за ней последует сертификация ANAC в четвёртом квартале 2025 года и сертификация EASA в первом квартале 2026 года.

Starlink предоставляет высокоскоростной доступ в интернет с низкой задержкой при помощи группировки спутников на низкой околоземной орбите (LEO), обеспечивая бесперебойную связь в любой

точке земного шара, даже над удаленными территориями или океанами, поясняют в компании. Искключительная скорость для всех пассажиров на борту и задержка менее 99 миллисекунд обеспечивают большую надежность в полёте. Благодаря такой низкой задержке Starlink поддерживает требовательные приложения, такие как видеозвонки в формате 4K, онлайн-игры, доступ к VPN и другие действия в режиме реального времени.

Обе компании также разрабатывают дополнительный сертификат типа Starlink для Phenom 300, соответствующее одобрение запланировано на четвёртый квартал 2025 года.

Компания Flexjet, являющаяся крупнейшим оператором Praetor в мире, планирует интегрировать Starlink во весь свой парк бизнес-джетов Praetor.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Falcon 6X одобрен для полётов в London City Airport

Dassault Aviation получил одобрение для Falcon 6X на полёты в London City Airport, который расположен в самом сердце финансового района Лондон-Сити. Примечательно, что французский производитель один из немногих, кто сертифицировал всю свою линейку самолётов для полётов в London City Airport (Falcon 7X, Falcon 8X, Falcon 900LX и Falcon 2000S/LXS).

Теперь, как комментируют в компании, у операторов и частных владельцев появилась возможность выполнения беспосадочных перелётов из Лос-Анджелеса или Гонконга в самый центр британской столицы.

London City Airport расположен в районе Dockland

на территории большого Лондона всего в 10 км от Лондонского Сити. Это самый молодой аэропорт Лондона – его торжественно открыли в ноябре 1987 года. Из-за очень короткой ВПП и ограничений по шуму в аэропорт совершают рейсы только небольшие самолёты и бизнес-авиация. Рейсы из Лондон-Сити в основном отправляются в крупнейшие города Европы – Париж, Брюссель, Вену, Амстердам, Барселону. На аэропорт наложены строгие ограничения на уровень шумового воздействия от самолётов. С учетом параметров ВПП и крутой глиссады типы самолётов, которые может принимать London City Airport, ограничены. Также по экологическим причинам запрещено обслуживание вертолётов.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Web Manuals запускается услуги в Бразилии, Мексике и Уругвае

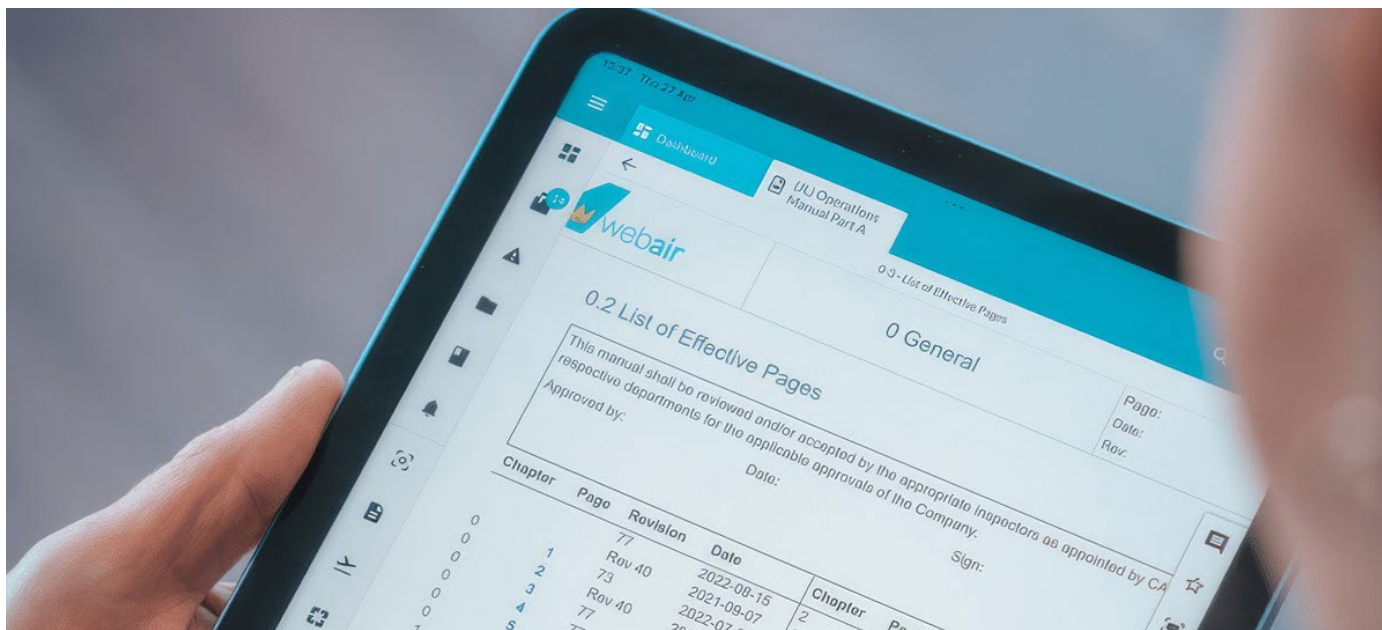
Компания Web Manuals, поставщик цифровой документации для авиации, ускоряет свое расширение в Латинской Америке, выйдя на три ключевых рынка: Бразилию, Мексику и Уругвай.

Благодаря этим стратегическим достижениям компания теперь обслуживает 21 оператора в 16 странах Центральной и Южной Америки, укрепляя свою роль в качестве ведущего регионального партнера по цифровой трансформации в сфере соблюдения авиационных норм.

В Уругвае компания Web Manuals подписала контракт с Sociedad Uruguaya de Aviación (SUA), начинающей национальной авиакомпанией, принадлежащей airBaltic, которая готовится к запуску в октябре 2025 года. В Мексике компания Transportes

Aéreos Pegaso, опытный оператор офшорных вертолётов, теперь работает с Web Manuals. В Бразилии компания Aeroplanum Consulting присоединяется к сети из четырёх региональных партнёров организации, работающих с операторами по всей Южной Америке.

Джастин Рэймонд, директор по операциям в Америке компании Web Manuals, говорит: «В Латинской Америке полно динамичных операторов — от стартапов до опытных авиакомпаний и операторов бизнес-джетов, — готовых совершить прыжок в цифровую эпоху. Мы здесь, чтобы поддержать этот переход и помочь эксплуатантам воздушных судов сэкономить время, снизить риски и сосредоточиться на безопасных и эффективных полётах».



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

JetLoan отмечает устойчивый рост рынка бизнес-авиации

Компания JetLoan Capital, брокер на рынке бизнес-авиации, отметила оживление рынка после первоначального спада в этом году и привлекла финансирование на сумму \$110 млн во втором и начале третьего кварталов. В целом, добавил президент JetLoan Capital Сэм Харрис, объем бизнеса вырос на 25% по сравнению с прошлым годом.

Финансирование охватывало ряд самолётов: от Cirrus SR20 и Epic 1000AX до Gulfstream G200, Bombardier Global Express и Dassault Falcon 900. Среди других финансируемых самолётов были Cessna Citation Encore, M2 и CJ2+; Daher TBM 700, Kodiak 100 и Kodiak 900; пара Bombardier Learjet 60; а также Embraer Praetor 600 и Phenom 300.

Харрис отметил, что продолжающиеся переговоры о тарифах временно приостановили активность по-

купателей в апреле, поскольку они заняли выжидательную позицию. «Однако к середине года беспокойство по поводу тарифов в основном утихло, и рынок восстановился», — сказал он, добавив, что принятие 100%-ной бонусной амортизации в США уже стало ключевым фактором. Дальнейший оптимизм в отношении обсуждения процентных ставок подпитывает активность.

Он добавил, что две сходящиеся тенденции обеспечивают стимул, ссылаясь на сохраняющиеся проблемы с надёжностью коммерческих авиакомпаний и укрепление доверия рынка в свете снижения тарифной неопределённости. В связи с этим, по словам Харриса, компания ожидает, что устойчивая динамика сделок по деловым самолётам в течение 2025 года и в четвертом квартале останется особенно активной.





GET JET

**АРЕНДА
ЧАСТНОГО
САМОЛЁТА**

найдем лучший вариант для каждого!

Rolls-Royce предоставил данные о сертификации двигателя Pearl 10X

В то время как компания Dassault по-прежнему молчит о сроках первого полёта своего новейшего Falcon 10X, двигатели для бизнес-джета повышенной дальности почти готовы к вводу в эксплуатацию. Объявив в конце прошлой недели о высоких финансовых результатах за первое полугодие, компания Rolls-Royce подтвердила, что завершила все основные сертификационные испытания двигателей и направила отчёты регулирующим органам для одобрения.

22 июля во время пресс-конференции о финансовых результатах генеральный директор Dassault Эрик Траппье решительно отклонил вопросы

журналистов о сроках первого полёта Falcon 10X. Ожидается, что новый флагман завершит сертификацию типа и поступит в эксплуатацию в 2027 году. В настоящее время первый прототип находится на стадии сборки на заводе компании в Бордо-Мериньяке.

Тем временем Dassault занимается расширением диапазона высотных характеристик, находящегося в эксплуатации Falcon 6X. В июле группа испытателей успешно провела взлёты и посадки в международном аэропорту Эль-Альто (SLLP) недалеко от Ла-Паса в Боливии, высота которого составляет 13325 футов.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

ANA Holdings и Joby планируют ускорить внедрение аэротакси в Японии

ANA Holdings и Joby, компания, разрабатывающая электрические аэротакси для коммерческих пассажирских перевозок, объявили о значительном расширении своих отношений с целью внедрения услуг электрического аэротакси в Японии. Согласно новым условиям, две компании намерены создать совместное предприятие и планируют задействовать более 100 самолётов Joby в рамках новой экосистемы воздушного такси по всей Японии.

В ближайшие годы ANA и Joby планируют поэтапное внедрение начиная с Токио. Расширенное партнёрство призвано ускорить реализацию смелого плана и общего видения двух компаний по преобразованию городской мобильности в регионе.

«Наше расширенное партнёрство с Joby, компанией с исключительными технологиями и дальновидностью, представляет собой важный шаг вперед», - сказал Кодзи Сибата, президент и исполнительный директор ANA HD. «Служба аэротакси внесёт непосредственный вклад в решение проблем городского транспорта Японии, что в конечном итоге расширит региональный обмен и станет новым эффективным средством передвижения. Демонстрационные полёты на выставке являются первым шагом в решении этой задачи. Вместе с нашими партнёрами мы стремимся строить это будущее, придерживаясь при этом самых высоких стандартов безопасности, разработанных группой компаний ANA».

«Древняя мудрость, легендарное мастерство и невероятные амбиции сочетаются в Японии. И это делает её уникальной стартовой площадкой для переосмысления будущего авиационной мобильности», - сказал Джоубен Бевирт, основатель и генеральный директор Joby Aviation. «Наше видение смелое: проложить новые маршруты в небе и переосмыслить повседневную жизнь. Вместе с ANA мы закладываем основу для достижения именно этой цели — поставлять самолёты Joby и создавать целую экосистему воздушного транспорта, которая вольется в оживлённые города Японии».

ANA и Joby также планируют ускорить развитие необходимой экосистемы для успешного внедрения услуг воздушного такси по всей Японии, включая сеть аэропортов, программы обучения пилотов и поддержку в техническом обслуживании воздушных судов, путем дальнейшего укрепления сотрудничества с национальными и местными органами власти, а также компаниями частного сектора.

Одним из таких партнёров является Toyota Motor, ключевой партнёр и инвестор Joby.

Компания Joby представит свой самолёт eVTOL в специальной ливрее ANA в ходе публичных демонстрационных полётов и эксплуатации с 1 по 13 октября на выставке EXPO 2025 в Осаке, Кансай, Япония. Пилотируемые полёты, включая вертикальные взлёты, полный переход к полету на крыльях и посадки, будут проводиться на выставочной площадке в западной части города Осака. Более подробная информация об этом будет объявлена ближе к мероприятию.



Eve Holding отчиталась о результатах за второй квартал 2025 года

Eve Air Mobility – компания, специализирующаяся на разработке eVTOL и экосистемы Urban Air Mobility (UAM), которая включает в себя услуги и вспомогательные решения – TechCare и Vector, а также систему управления городским воздушным движением (Urban ATM).

Программа Eve не предполагает получения прибыли, поэтому не ожидается, что она принесет существенный доход, если таковой вообще будет, на этапе разработки самолёта. Финансовые результаты должны быть в первую очередь связаны с затратами, связанными с циклом разработки программы.

Компания Eve сообщила о чистом убытке во втором квартале 2025 в размере \$64,7 млн по сравнению с \$36,4 млн за аналогичный период прошлого года. Увеличение чистого убытка во втором квартале было обусловлено главным образом увеличением расходов на опытно-конструкторские работы, которые являются затратами, необходимыми для продвижения разработки набора продуктов и решений для UAM, включая Соглашение о генеральном обслуживании (MSA) с Embraer.

Расходы на НИОКР составили \$45,7 млн по сравнению с \$36,3 млн годом ранее, когда усилия в области НИОКР активизировались благодаря прогрессу в разработке eVTOL, включая закупку деталей и комплектующих и сборку первого полномасштабного прототипа. Более того, НИОКР потребовали расширения инженерного взаимодействия с Embraer, дополнительных мероприятий по разработке программ и инфраструктуры тестирования. MSA в основном покрывает расходы на НИОКР в

Embraer, которая выполняет несколько важных работ по разработке для Eve.

Выручка и расходы выросли до \$8,2 млн по сравнению с \$5,4 млн в прошлом году. Число прямых сотрудников Eve увеличилось примерно до 180 человек по сравнению со 170 во втором квартале 2024 года.

Проект Eve продолжает нести расходы на предварительную эксплуатацию первой производственной площадки в Таубате, Бразилия. Увеличение прибыли и убытков произошло, несмотря на снижение курса нацвалюты по отношению к доллару США в среднем примерно на 6% в годовом исчислении.

Наконец, Eve признала неденежные расходы в раз-

мере \$9,5 млн, связанные со справедливой стоимостью деривативов, по сравнению с прибылью в размере \$2,1 млн во втором квартале прошлого года.

Общий объем денежных средств, потраченных Eve в прошлом квартале, составил \$56,9 млн против \$31,4 млн годом ранее. Денежные средства Eve, их эквиваленты и финансовые инвестиции на конец второго квартала составили в \$242,7 млн, а общая ликвидность, включая неиспользованные кредитные линии в Национальном банке развития Бразилии и недавно предоставленный грант в размере \$16,5 млн, достигла \$375,5 млн.

«Мы считаем, что этого финансирования достаточно для поддержки нашей деятельности и инвестиций в программу до 2026 года», - комментируют в компании.



Blade продаёт пассажирское подразделение компании Joby

Blade Air Mobility, Inc. объявила о соглашении о продаже пассажирского подразделения Blade компании Joby Aviation, Inc. за \$125 млн.

После закрытия сделки медицинское подразделение Blade останется публичным и будет переименовано в Strata Critical Medical («Strata»). Компания сосредоточится на использовании своей платформы с небольшими активами для предоставления критически важных логистических и медицинских услуг больницам и поставщикам медицинских услуг в США, одновременно укрепляя и расширяя свой бизнес-портфель. Trinity Medical Solutions, операционный бизнес компании в медицинском сегменте и один из крупнейших авиаперевозчиков человеческих органов для трансплантации в США, останется дочерней компанией Strata, полностью принадлежащей ей.

Продажа пассажирского подразделения Blade включает в себя операции в США и Европе, залы ожидания и терминалы в ключевых транспортных узлах, а также бренд Blade. После закрытия сделки компания продолжит свою деятельность как самостоятельная структура в составе Joby.

В рамках этой сделки Strata получит доступ к медицинским воздушным судам Joby в рамках долгосрочного партнёрства компаний в области eVTOL. Ожидается, что бесшумность самолётов Joby в сочетании с их потенциалом для эксплуатации с более низкими затратами по сравнению с традиционными вертолётами и другими малогабаритными воздушными судами обеспечит клиентам Strata дополнительную ценность, а самой компании — конкурентное преимущество.

«Миссия Blade с момента её основания заключалась в ускорении перехода от традиционных вертолётов к электрическим воздушным судам. Нет более сильной компании, чем Joby, которая поможет воплотить эту миссию в реальность на благо всех заинтересованных сторон, включая наших пассажиров, сотрудников, партнёров и города, которые мы обслуживаем», — заявил Роб Визенталь, основатель и генеральный директор Blade, который присоединится к Joby в качестве генерального директора Blade Air Mobility и станет председателем совета директоров Strata. «За последние восемь лет наша компания успешно использовала свой опыт в логистике для создания одной из крупнейших в США компаний по воздушной перевозке человеческих органов. Эта сделка позволит компании

сосредоточиться на расширении наших предложений по всей цепочке создания стоимости медицинской логистики и решений, используя единую стратегию и значительный капитал, который можно использовать для приобретений и органического расширения».

Цена покупки, уплаченная Joby, составит до \$125 млн и может, по решению Joby, быть выплачена наличными или акциями Joby, с учетом стандартных удержаний в рамках программы возмещения убытков, и включает до \$35 млн в виде вознаграждений, основанных на показателях эффективности и удержания персонала. Ожидается, что сделка будет закрыта в ближайшие недели.



Ростех впервые поставил вертолёт «Ансат» на Крайний Север

Холдинг «Вертолёты России» Госкорпорации Ростех передал в Магаданскую область два легких вертолёта «Ансат», один из которых получил эксклюзивную ливрею, повторяющую окрас косаток. «Авиация Колымы» станет первой авиакомпанией Крайнего Севера, пополнившей свой парк этими машинами.

Один вертолёт поставлен в рамках контракта с компанией «Газпромбанк Лизинг», второй — по прямому договору с «Авиацией Колымы».

Теперь в авиапарке перевозчика представлена вся линейка машин Казанского вертолетного завода: помимо поставленных «Ансатов», в нем числятся

тяжёлые Ми-38 и Ми-8. Некоторые из них в аналогичном окрасе косаток.

«Холдинг „Вертолёты России“ активно сотрудничает с эксплуатантами по всей России — зачастую именно от стабильной работы региональных авиакомпаний зависит транспортная доступность удалённых регионов и труднодоступных территорий страны. Пример „Авиации Колымы“ очень показателен — в её авиапарке представлена широкая линейка нашей вертолётной техники, теперь это машины не только тяжёлого, но и легкого класса. Убежден, что получение „Ансатов“ будет способствовать распределению ресурсов и обеспечит возможность еще более комплексно закрывать по-

требности региона, используя, в зависимости от специфики задач, преимущества каждой машины», — подчеркнул генеральный директор холдинга «Вертолёты России» Николай Колесов.

«Ансат» отличает маневренность, экономичность, простота управления и способность садиться на малые необорудованные площадки. Машина может использоваться в условиях низких температур — до -45 градусов по Цельсию, что подтверждено результатами специальных испытаний в Якутии в 2017 году. Это делает возможной эксплуатацию «Ансата» в условиях Крайнего Севера.

«Традиционно в таких регионах применяются вертолёты семейства Ми-8 с большой дальностью полета. Однако у эксплуатантов возникает немало ситуаций, когда не требуется длительных перелетов. В этом случае более экономичный вариант для эксплуатации — вертолёт „Ансат“, который, обладая высокой маневренностью и легкостью, так же, как и „восьмёрки“, не требует ангарного хранения», — отметил генеральный директор Казанского вертолетного завода Николай Яковлев.

Поставленные «Ансаты» оснащены медицинскими модулями, которые позволяют вести мониторинг состояния человека в воздухе, поддерживать жизненно важные функции организма и при необходимости проводить интенсивную терапию. В вертолеты установлены системы искусственной вентиляции легких, а также теле-ЭКГ, расшифровывающие кардиограмму в реальном времени. Салон каждой машины рассчитан на перевозку одного пострадавшего и двух медицинских работников.



Bombardier в предвкушении второго полугодия

Во втором квартале Bombardier поставила в общей сложности 36 самолётов, что на три меньше в годовом исчислении, но благодаря твердому заказу на 50 самолётов от неназванного заказчика соотношение заказов к поставкам составило 2,3:1, сообщила компания. В результате сокращения поставок выручка производителя снизилась на 8%, до \$2 млрд. Однако официальные лица компании утверждают, что результаты соответствуют ожиданиям, и компания прогнозирует поставить в этом году не менее 150 самолётов.

«Bombardier находится в превосходном положении. Наши результаты позволяют нам уверенно двигаться к достижению намеченных показателей в 2025 году», - сказал аналитикам президент и исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель.

Во втором квартале компания передала заказчикам 15 самолётов Global, что на четыре меньше, чем годом ранее, и 21 Challenger, что на один больше. Однако в первом полугодии Bombardier достигла уровня 2024 года, поставив 59 самолётов в обоих полугодиях. За первую половину этого года Bombardier поставила на один Global меньше (26) и на один Challenger больше (33), чем в прошлом году.

Тем не менее, руководство компании ожидает, что во втором полугодии ситуация изменится в лучшую сторону и ожидается гораздо больше продаж джетов семейства Global, сообщил аналитикам вице-президент Bombardier и финансовый директор Барт Демоски. Компания планирует поставить как

минимум 91 самолёт, что означает рост более чем на 55%. Эрик Мартель подтвердил, что в их число войдет и первый Global 8000.

Несмотря на снижение выручки, это было частично компенсировано продолжающимся ростом сервисного бизнеса Bombardier, который во втором квартале принес \$590 млн, что на 16% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Bombardier ожидает, что этот показатель продолжит расти, поскольку компания планирует дальнейшее расширение в этой области.

«Я думаю, что следующим приоритетом для нас было бы расширение присутствия в США, потому что мы поставляем в США много самолётов, но также важно, чтобы наш парк был зрелым. У нас есть четкое представление о том, какой объем технического обслуживания потребуется этим самолётам через три, пять или семь лет», - сказал Мартель, добавив, что Bombardier должна быть готова к этому. «Я уверен, что вы услышите либо о расширении центров в США, либо о потенциально новых локациях».

К концу июня объем заказов на бизнес-джеты достиг \$16,1 млрд, что стало самым высоким показателем за один квартал за более чем десятилетие. Этому способствовал заказ на 50 самолетов на сумму \$1,7 млрд от одного заказчика, а также обширное соглашение об обслуживании. Мартель не назвал ни оператора, ни тип воздушного судна, сообщив лишь, что Bombardier ждет от заказчика готовности объявить о новой услуге, запланированной для этого самолёта.

Тем не менее, компания была воодушевлена и тем, что рынок не ограничился этим заказом, заявив: «Мы наблюдаем устойчивый спрос и стабильную загрузку бизнес-джетов». Что касается Global 8000, компания сообщила, что сборка первого самолёта, который будет поставлен, идет очень хорошо. «Компания находится в процессе сертификации. Мы закончили полёты на самолёте. Это скорее бумажная работа, которую нам нужно консолидировать и направить властям». По словам Мартеля, по мере продвижения модели 8000 спрос на Global 7500 остается высоким. «Сейчас самолет в значительной степени распродан», - сказал он. В то время как поставки Global 7500 в этом квартале сократились, по его словам, это было скорее вопрос сроков и темпов производства. «Во втором полугодии всё будет наоборот», - сказал он.

Он отметил, что многие из нынешних клиентов Global 7500 приобретают сервисные бюллетени, чтобы иметь возможность перейти на более скоростные (0,94 Маха) и дальние (8000 миль) характеристики Global 8000.



Линейка Epic набирает обороты

Метеорологический радар Garmin GWX 8000 StormOptix получил сертификат FAA для установки на самолётах Epic Aircraft E1000, E1000 GX и недавно сертифицированном E1000 AX. Эта новость последовала за недавним важным достижением Epic, о котором было объявлено в день открытия выставки EAA AirVenture в Ошкоше, штат Висконсин: сертификация типа FAA для новейшего E1000 AX.

«Метеорологический радар Garmin GWX 8000 StormOptix теперь доступен в качестве дополнительного обновления для наших сертифицированных моделей», - говорит Дуг Кинг, генеральный директор Epic Aircraft. «Клиенты E1000 AX, выбравшие этот радар, получают свои самолёты с установленным радаром. Все существующие самолёты E1000 и E1000 GX уже предварительно подключены к радару, и установка может быть выполнена в полевых условиях в одном из наших авторизованных сервисных центров»

Метеорологический радар Garmin GWX 8000 StormOptix — это система с доплеровским датчиком, оснащенная 10-дюймовой антенной, размещенной в обтекателе с ламинарным потоком. Разработанная для повышения информированности о погоде и ситуации, система предлагает широкий набор возможностей: полная стабилизация антенны для получения точных показаний в динамических условиях полёта; горизонтальное и вертикальное сканирование профилей для построения подробных профилей шторма; подавление помех на земле для получения более чистых и надежных результатов; технология WATCH для определения потенциальных зон затенения радаром; расши-

ренная цветовая палитра для отображения большей детализации с использованием в четыре раза большего количества цветов, чем у обычного радара; режим отображения географических особенностей местности в режиме реального времени; объёмное автоматическое сканирование StormOptix для анализа размера, формы и интенсивности грозных очагов; усовершенствованный прогноз молний и града для предотвращения непогоды; и об-

наружение турбулентности чтобы помочь пилотам предвидеть и избегать беспокойного воздуха.

«Наши команды инженеров и лётчиков-испытателей тесно сотрудничали над интеграцией радара таким образом, чтобы сохранить эксплуатационные характеристики самолёта», - продолжает Кинг. «Сертификация StormOptix отражает их приверженность инновациям и безопасности».



LABACE проходит в новом аэропорту Кампо-де-Марте

5 августа выставка LABACE открылась в аэропорту Сан-Паулу Кампу-де-Марте, новой площадке для мероприятия, но с ещё большей энергией, возможно, благодаря впечатляющим показателям роста отрасли. «Впервые все показатели выражаются двузначными числами», — заявил в своей вступительной речи Флавио Пирес, генеральный директор Бразильской ассоциации деловой авиации и организатора LABACE (ABAG). «Количество бизнес-джетов выросло на 18%, турбовинтовых самолётов — на 13%, газотурбинных вертолётов — на 10%», а парк бразильских бизнес-джетов по состоянию на июнь достиг 10940 самолётов.

Двадцатая выставка LABACE станет первой за пределами своего давнего базирования в аэропорту Конгоньяс в Сан-Паулу, откуда она была вынуждена переехать в связи со строительством для расширения пассажиропотока. Несколько основных участников ABAG и LABACE, такие как TAM

Aviação Executiva и Lider Aviação, также были вынуждены переехать из Конгоньяса, где они базировались более 50 лет, чтобы освободить место для расширения пассажирского терминала.

Выставку LABACE с распростёртыми объятиями встретили на базе ВВС Бразилии РАМА в Кампу-де-Марте. Командующий ВВС Марсело Дамасено заявил, что ВВС с гордостью приветствуют выставку в «колыбели гражданской авиации в Сан-Паулу», а также на месте первого полёта самолёта. Он также приветствовал планы по открытию Музея авиации Паулисты в 2027 году. В нём будут представлены самолёты из исторической коллекции ВВС, а также из коллекции Asas de um Sonho, созданной основателем TAM.

Среди присутствующих было впечатляющее количество генералов-бригадиров по терминологии бразильских ВВС — и десятков других офице-

ров низшего ранга, которые носили копии военной формы цвета хаки времён Второй мировой войны и раздавали музейные брошюры. Агитационная палатка и боевые самолёты той эпохи привлекали посетителей в дальнем конце обширной выставочной зоны; одна женщина-офицер назвала свою форму «поэтической вольностью», поскольку единственными женщинами в армии в то время были медсёстры.

Исполняющий обязанности президента бразильского авиационного агентства ANAC Адриано Пинту де Миранда также выступил с речью и рассказал о важности авиации общего назначения и деловой авиации для Бразилии: они охватывают районы, куда не выполняются регулярные рейсы. Особенно важным для деловой авиации было присутствие министра экономического развития города Родриго Гуларта, который заявил, что одним из приоритетов администрации является подготовка к приёму eVTOL. Кампу-де-Марте постоянно подвергается давлению со стороны застройщиков, которые стремятся приобрести здесь ценную недвижимость.

Организаторы отметили, что в этом году выставка LABACE занимает в три раза большую площадь, чем в предыдущие годы в Конгоньясе. Действительно, выставка 2025 года выглядит огромной поскольку самолёты размещены для максимального эффекта, а не для того, чтобы заполнить имеющееся пространство, как в Конгоньясе. Один большой шатёр огибает ангары ВВС (в одном из них находится зрительный зал) и имеет больше свободного пространства, чем на предыдущих выставках LABACE.



Daher Aircraft откроет офис в Бразилии

Компания Daher Aircraft открывает офис недалеко от аэропорта Конгоньяс в Сан-Паулу для поддержки и расширения своего парка самолётов TBM и Kodiak в Бразилии, хотя продажи самолётов для этого региона по-прежнему будут осуществляться из США.

Daher, объявившая об открытии офиса на выставке LABACE 2025, считает, что это удачный момент для Kodiak. Продукты, которые предназначены для того же рынка, что и самолёты, такие как Cessna Caravan, имеют длительные сроки поставки.

Около 60 самолётов TBM эксплуатируются в Бразилии, хотя не все зарегистрированы там, а также в стране находятся около семи самолётов Kodiak. Флот TBM практически полностью управляется профессиональными пилотами, и только один или два пилота являются владельцами. Оба семейства однодвигательных турбовинтовых самолётов подходят для сложных полевых условий, характерных для агробизнеса, хотя у них есть и другие применения: например, организация в Сантарене на Амазонке использует два самолёта Kodiak с поплавковым шасси для медицинской эвакуации.

Вице-президент Daher Aircraft Джеффри Леноровиц сообщил изданию AIN, что сервисная сеть Daher в Бразилии будет расширяться. Главный сервисный центр TBM находится в Уберландии, штат Минас-Жерайс. По его словам, в настоящее время ведутся переговоры о создании дополнительного центра на юго-востоке Бразилии. В то же время, обслуживание Kodiak в Бразилии осуществляет компания MTX в Сорокабе. Лицензия на внеба-

зовое обслуживание позволяет ей оказывать поддержку в бассейне реки Амазонка, используя гидросамолёты Kodiak.

Многоцелевые возможности и длительный срок службы Kodiak делают его привлекательным для многих полицейских и других государственных служб в США. Однако процесс государственных

закупок в Бразилии, как известно, сложен, поэтому Daher ещё не вышла на этот сегмент рынка в Бразилии.

«Обеспечение фокуса» — так Леноровиц описывает стратегию Daher Aircraft в Бразилии и роль нового офиса компании, который будет располагаться недалеко от офисов ANAC в Сан-Паулу.



Доля самолетов Textron Aviation в общем объеме поставок в Латинской Америке составила 40%

Первый заказ на Cessna Citation Longitude в Бразилии был объявлен на выставке LABACE 2025. Флагман линейки бизнес-джетов Citation был заказан давним клиентом производителя, который в настоящее время эксплуатирует несколько самолётов из портфолио Textron Aviation, включая бизнес-джет Cessna Citation и турбовинтовые самолёты Cessna и Beechcraft. Ожидается, что Longitude будет поставлен в 2026 году и будет использоваться для деловых и личных поездок.

Марсело Морейра, вице-президент по продажам

в Латинской Америке, отметил: «Благодаря лучшим в своем классе летно-техническим характеристикам, тихому салону и дальности полёта Citation Longitude идеально подходит для удовлетворения потребностей наших клиентов в Бразилии — одном из самых динамичных авиационных рынков в мире. Longitude дополняет существующий парк клиентов, обеспечивая большую дальность полёта, скорость, исключительный комфорт и летно-технические характеристики, ожидаемые от бизнес-джета Cessna Citation».

В 2024 году доля самолетов Textron Aviation в общем объеме поставок самолётов в Латинской Америке составила 40% — это самая большая доля среди всех производителей. В регионе эксплуатируется почти 1000 бизнес-джетов Cessna Citation и более 2100 турбовинтовых самолётов Cessna и Beechcraft.

Как поясняют в компании, Citation Longitude получил сертификат FAA в сентябре 2019 года, и вскоре после этого Textron Aviation начала поставки клиентам.

Благодаря двигателям Honeywell HTF7700L, максимальная крейсерская скорость Citation Longitude составляет 882 км/ч, а дальность полёта при этом достигает 6482 км, максимальное количество пассажиров — 12. Самолёт имеет неоспоримое преимущество при взлёте и посадке на высокогорных аэропортах, так как на его взлёт и посадку требуется всего лишь 1494 и 1036 метров соответственно. Кабина экипажа оборудована комплексом Garmin G5000 с жидкокристаллическими экранами.

С учётом ровного пола высота салона составляет 1,83 м, что делает бизнес-джет очень удобным в эксплуатации высокими людьми. Кресла и интерьер отделаны тканями и кожей высокого качества. Кресла салона оборудованы специальным тачскрином, который позволяет контролировать освещение над своим местом. Также все пассажиры при желании могут подключиться к системе мультимедиа Cessna Clarity, выполненной на базе систем Android и iOS, и самостоятельно регулировать температуру и освещение салона, а также затемнение стекол.



Bombardier видит потенциал роста в Южной Америке

По словам вице-президента Bombardier Майкла Анкнера, производитель занимает почти 30% рынка бизнес-джетов в Южной Америке, имея 650 из 2200 самолётов. «Бразилия — это страна, которая движет регион», — заявил он агентству AIN, указав на растущее число состоятельных жителей.

В июне компания Bombardier представила на авиасалоне Catarina Aviation Show 2025 в Сан-Паулу два самолёта — Challenger 3500 и Global 7500. Суперсредний Challenger может добраться из Бразилии до США или Европы с одной остановкой, а сверхдальний Global из Сан-Паулу до Дубая или Австралии долетает без посадки.



Майкл Анкнер подчеркнул, что сила Bombardier заключается в наличии «широкой линейки самолётов, способных удовлетворить любые потребности клиентов». Производитель расширит этот портфель с выводом на рынок Global 8000.

По словам Анкнера, покупки самолётов «обычно связаны с ростом бизнеса». «Мы видим, что клиенты меняют сферу деятельности по мере расширения их бизнеса». Он назвал агробизнес сектором, показавшим в Бразилии наибольший рост в последнее десятилетие, хотя и отметил, что «это не обязательно наш крупнейший сектор».

Техническое обслуживание самолётов Bombardier в Бразилии осуществляет компания MAGA Aviation, которая является многолетним партнёром Bombardier. Производитель очень доволен их отношением к клиентам. MAGA располагает объектами в Международном аэропорту Сан-Паулу Катарина (SBJH), где в начале июня проходила выставка Catarina Show. Хотя некоторые клиенты предпочитают техцентр Bombardier в аэропорту Майами Опа Локка (KOPF), Анкнер отметил, что у Bombardier есть ещё пять центров технического обслуживания в этом регионе.

Bombardier не участвовала в этой неделе на выставке LABACE и в последние четыре года, но последние два года присутствует в авиасалоне Catarina. Анкнер отмечает, что на авиасалоне Catarina «более престижные посетители», включая футболиста Криштиану Роналду, который появился на выставке в первый день.

Rolland Vincent Associates: тарифы вредят самой Америке

Свободная торговля, закреплённая в многосторонних соглашениях, является краеугольным камнем мощи США в сфере деловой авиации, но любое отклонение в сторону повышения тарифов угрожает подорвать как национальную безопасность США, так и жизнеспособность экономики, говорится в опубликованном отчёте отраслевой аналитической компании Rolland Vincent Associates (RVA).

В отчёте «Назад в будущее: в поддержку рынка с нулевыми тарифами для бизнес-джетов» рассматривается динамика сектора производства деловых самолётов и ущерб, который наносят новые или потенциальные тарифы. В нём также рассматриваются потенциальные проблемы национальной безопасности США в рамках расследования

Министерства торговли США по разделу 232, начатого в мае.

«Мы призываем политиков выступить против новых тарифов, подтвердить многосторонние обязательства и продвигать политику, основанную на данных, которая заложила основу для лидерства США в разработке и производстве гражданских самолётов», - заявил президент RVA Ролли Винсент, публикуя отчёт. «Бизнес-авиация процветает благодаря международному сотрудничеству, а стабильная торговая среда с нулевыми тарифами на протяжении десятилетий способствовала инвестициям, инновациям и созданию высокооплачиваемых рабочих мест в Америке. Производство бизнес-джетов в США стабильно обеспечивает значительный профицит торгового баланса и является образцом для подражания в других секторах».

Несмотря на то, что бизнес-авиация часто остаётся в тени крупных коммерческих авиаперевозчиков, она играет ключевую роль в экономике и связях, обеспечивая 2,5 млн рейсов в год между более чем 4000 аэропортами США. Это способствует развитию бизнеса как в городских, так и в сельских районах.

На долю США приходится большая часть производства бизнес-джетов и двигателей, включая Gulfstream, Textron Aviation, GE Aerospace, Honeywell Aerospace и Williams. Кроме того, иностранные производители, такие как Embraer, Dassault, Pilatus и Honda Aircraft, вложили значительные средства в рынок США. В совокупности 80% новых бизнес-джетов собираются в зоне действия соглашения между США, Мексикой и Кана-

дой (USMCA), а все двигатели для бизнес-джетов поставляются из США, Канады или смежных европейских регионов, отмечается в отчёте. В 2024 году США имели шестикратный профицит в торговле гражданскими самолётами и обеспечили сотни тысяч людей высокооплачиваемыми рабочими местами с добавленной стоимостью.

Торговые механизмы, такие как USMCA или глобальное соглашение о торговле гражданскими воздушными судами, создали стабильную международную среду, основанную на правилах, которая способствовала трансграничным инвестициям и позволила процветанию рынка в США.

Однако, вместо того чтобы защищать внутренние мощности, торговые барьеры могут привести к тому, что американские производители будут вынуждены прибегать к глобальному аутсорсингу, который невозможно легко и быстро изменить. Такие сборы повышают издержки и замедляют производство. А угроза введения тарифов создала неопределённость на рынке, сообщает RVA, отмечая, что 59% покупателей бизнес-джетов указали на эту тарифную неопределённость как на причину для отсрочки покупки самолётов.

«Наше послание политикам предельно ясно: не разрушайте то, что работает. Свободная и честная торговля помогла укрепить лидерство Америки в деловой авиации», - добавил Дин Робертс, вице-президент RVA по стратегии, устойчивому развитию. «Мы призываем к сохранению условий — открытых рынков, стабильных правил и надёжных партнерских отношений, — которые способствовали глобальному лидерству США».



Embraer ведет переговоры о нулевых пошлинах на бразильскую авиапродукцию

Компания Embraer предпринимает комплексные усилия по отмене американских пошлин на авиационные и аэрокосмические товары, произведенные в Бразилии, заявил генеральный директор компании Франсиско Гомеш Нето во время телефонной конференции по итогам второго квартала. «Наша цель — вернуть аэрокосмическую отрасль к нулевым пошлинам», — сказал он, отметив введение президентом Дональдом Трампом 50-процентной пошлины на всю бразильскую продукцию, импортируемую в США, включая компоненты для аэрокосмической техники и самолёты.

Embraer потеряла во втором квартале \$20 млн из-за пошлин на свои коммерческие самолёты и бизнес-джеты и ожидает потерю ещё \$45 млн во второй половине года, если эти пошлины останутся в силе, добавил он.

По словам Нето, Embraer сотрудничает с представителями правительств Бразилии и США в сфере торговли, чтобы освободить аэрокосмическую отрасль от новых пошлин, как это было с 1980 года в рамках Соглашения о торговле гражданскими воздушными судами. Он также отметил аналогичные соглашения о нулевых пошлинах для аэрокосмической отрасли, недавно заключенные между США и Великобританией, ЕС, Мексикой и Канадой. «Мы уверены в достижении положительного решения по тарифам», — предсказал Нето.

В своём предложении американским переговорщикам он указал на планируемые инвестиции в размере \$500 млн в завод по производству бизнес-джетов в Мельбурне, штат Флорида; центр техни-

ческого обслуживания и ремонта в Далласе; и потенциальную производственную линию KC-390 в США, если этот военный двухдвигательный самолёт будет приобретен ВВС США в качестве «гибкого боевого средства». Из этой суммы \$90 млн предназначены для завода в Мельбурне для расширения производства Phenom 100EX и 300E и увеличения зоны подготовки Praetor 500 и 600, а также для строительства покрасочной камеры, которая сможет обслуживать как Phenom, так и Praetor.

Нето также пытается убедить американских переговорщиков, что, поскольку в самолётах Embraer около 40% американских комплектующих, в течение следующих пяти лет компания получит положительное сальдо торгового баланса в размере \$8 млрд в пользу США. Поскольку американские комплектующие не облагаются пошлинами,

Embraer также смогла снизить 50%-ные пошлины до примерно 10% на практике.

«Мы делаем акцент на «экономической устойчивости» в разговорах с американскими переговорщиками», — сказал он. Нето добавил, что сохранение пошлин для Embraer в конечном итоге приведёт к сокращению инвестиций компании в США и может привести к сокращению заказов на американском континенте, поскольку пошлины влияют на продажи самолётов. «Таким образом, в долгосрочной перспективе пошлины также негативно скажутся на США», — заключил он.

Трамп недвусмысленно связал высокие пошлины, введенные против Бразилии с 1 августа, со своим личным несогласием с судебным преследованием бывшего президента Бразилии Жаира Болсонару.



Jet Aviation приобретает ASTONSKY FBO в аэропорту Париж-Ле-Бурже

Компания Jet Aviation объявила о приобретении подразделения ASTONSKY по наземному обслуживанию, ангарам и FBO в аэропорту Париж-Ле-Бурже, Франция.

FBO расположен в современном аэропорту в семи километрах к северу от Парижа и предлагает все услуги по наземному обслуживанию пассажиров, экипажей и воздушных судов, включая большую взлетно-посадочную полосу, три ангара, прилегающих к FBO общей площадью около 3500 кв.м. и вмещающих любые типы воздушных судов, включая Gulfstream G700, офисные помещения и охраняемую парковку на территории отеля, поясняют в пресс-службе компании.

Винсент Ронжье, старший вице-президент по региональным операциям в регионе ЕМЕА, говорит: «Мы стремимся использовать возможности для поддержки наших клиентов там, где они нуждаются. Являясь самым загруженным аэропортом деловой авиации в Европе, Париж-Ле-Бурже – это очень важный пункт назначения для многих наших клиентов, и добавление его к нашей сети, насчитывающей около 30 FBO, дает нам ещё один флагманский центр в регионе ЕМЕА, что позволяет обеспечивать еще более бесперебойные рейсы по всему миру».

FBO был открыт в 2019 году французской Clair Group, в которую также входят чартерный оператор AstonJet и частный терминал в аэропорту Тусюль-Нобль (LFPN) на юго-западе Парижа. В нём есть большие современные залы ожидания, бар с полным спектром услуг, помещения для экипажа, до-

полнительные спальные комнаты, офисы и станции подзарядки электроэнергии.

«ASTONSKY завоевала фантастическую репутацию благодаря высочайшим стандартам безопасности, сервиса и вниманию к деталям. Их стремление к безупречному обслуживанию клиентов

является фантастическим дополнением к обещаниям, которые мы даём всей нашей сети, и мы с нетерпением ждем возможности приветствовать их в семействе Jet Aviation и работать вместе, чтобы развить бренд, а также приветствовать клиентов в качестве предпочтительных партнеров в Париже», – резюмируют в Jet Aviation.



NBAA-BACE 2025 уделит особое внимание безопасности

В год, когда безопасность полётов вышла на первый план, Конференция и выставка деловой авиации Национальной ассоциации деловой авиации (NBAA) 2025 года (NBAA-BACE) соберёт ведущих экспертов отрасли для участия в трёх уникальных интерактивных программах, в которых будут рассмотрены новые технологии, новые правила и новые подходы к безопасности полётов.

Три специализированных мероприятия по безопасности полётов — Национальный форум NBAA по безопасности полётов 2025 года, Симпозиум малых операторов и Инструктаж по обеспечению безопасности полётов с одним пилотом, которые пройдут в рамках NBAA-BACE, — привлекут внимание к авиационной безопасности. В сессиях примут участие наиболее информированные специалисты по безопасности полётов, а также будут предоставлены возможности для взаимного обучения.

Комплексное внимание к безопасности деловой авиации в NBAA-BACE будет включать следующее:

- В понедельник, 13 октября, на встрече NBAA Single-Pilot Safety Standdown будут рассмотрены вопросы растущего масштаба полётов с одним пилотом и всё более совершенных воздушных судов. В ходе сессий будут подробно рассмотрены новые способы управления утомлением, планы управления рисками в Национальной системе воздушного пространства и многое другое. Тема встречи — «Среда с высоким уровнем угроз: как справляться с современными вызовами для оператора, выполняющего полёты с одним пилотом». Кульминацией встречи станет подробный анализ реальных примеров,

демонстрирующих трудности и решения, с которыми сталкиваются пилоты-одиночки.

- В понедельник, 13 октября, также пройдёт симпозиум NBAA для малых операторов, на котором будут обсуждаться культура безопасности и эксплуатационные аспекты для небольших групп поддержки полётов. Среди сессий: «От ангара до кабины: формирование культуры, предотвращающей авиационные происшествия», где опытные эксперты и руководители выяснят, как культура влияет на безопасность в лётных подразделениях; и «Безопасность без рамок: эксплуатационные аспекты и инновации», где будут подробно рассмотрены важнейшие вопросы безопасности полётов посредством анализа практических примеров, связанных с принятием решений в области авиации на высоком уровне.
- Со второй половины вторника, 14 октября, по среду, 15 октября, Национальный форум по безопасности полётов NBAA проведёт два дня насыщенной программы в Центре обучения безопасности полётов конференции. Среди сессий — «Последние 1000 футов: решения, отвлекающие факторы и динамика», где будут рассмотрены процедурные ошибки, принятие решений в условиях стресса и то, как эксплуатанты могут эффективнее управлять эксплуатационными рисками в эти критические периоды. В других сессиях будут рассмотрены вопросы авиационной медицины, и ведущие эксперты смогут дать прямые ответы на них в рамках открытого форума. В дополнительных дискуссионных группах будет рассмотрено, как ключевые сотрудники могут способствовать развитию проактивной культуры безопасности, замыкая

круг наиболее распространенных причин авиационных происшествий и обосновывая инвестиции в безопасность для лиц, принимающих решения, в условиях ограниченного бюджета.

Национальный форум по безопасности полётов NBAA также отметит выдающиеся достижения в области безопасности. Президент и генеральный директор NBAA Эд Болен проведёт специальную презентацию, в которой отметит заслуги операторов деловой авиации, добившихся пяти или более десятилетий безаварийных полётов, а также лиц, являющихся столпами профессионализма в сообществе деловой авиации.

Повышенное внимание к вопросам безопасности на выставке этого года также будет включать отдельные образовательные сессии и выставочную площадку, на которой будут представлены новейшие технологии, повышающие безопасность полётов.



Мировая деловая авиация демонстрирует устойчивую динамику

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 31-й недели (с 28 июля по 3 августа) глобальный трафик бизнес-джетов достиг 74 850 рейсов, что на 2% меньше, чем на предыдущей неделе, и на 5% больше, по сравнению с 31-й неделей 2024 года. 26-я неделя 2025 года остаётся самой активной за последние 52 недели. В целом за последние четыре недели коли-

чество рейсов во всем мире по-прежнему на 2% превышает показатель за аналогичный период прошлого года.

В июле во всем мире было выполнено 331 768 рейсов бизнес-джетов, что на 3,1% больше, чем в июле 2024 года, и на 4,2% больше, чем в июле 2023 года. Это самый загруженный июль за последние шесть

лет. Мировой парк бизнес-джетов следует аналогичной тенденции: в июле летал 19851 самолёт, что на 3,7% больше, чем в июле 2024 года.

Анализ показателей по регионам

Северная Америка: Уверенный рост, на фоне восстановления во Флориде.

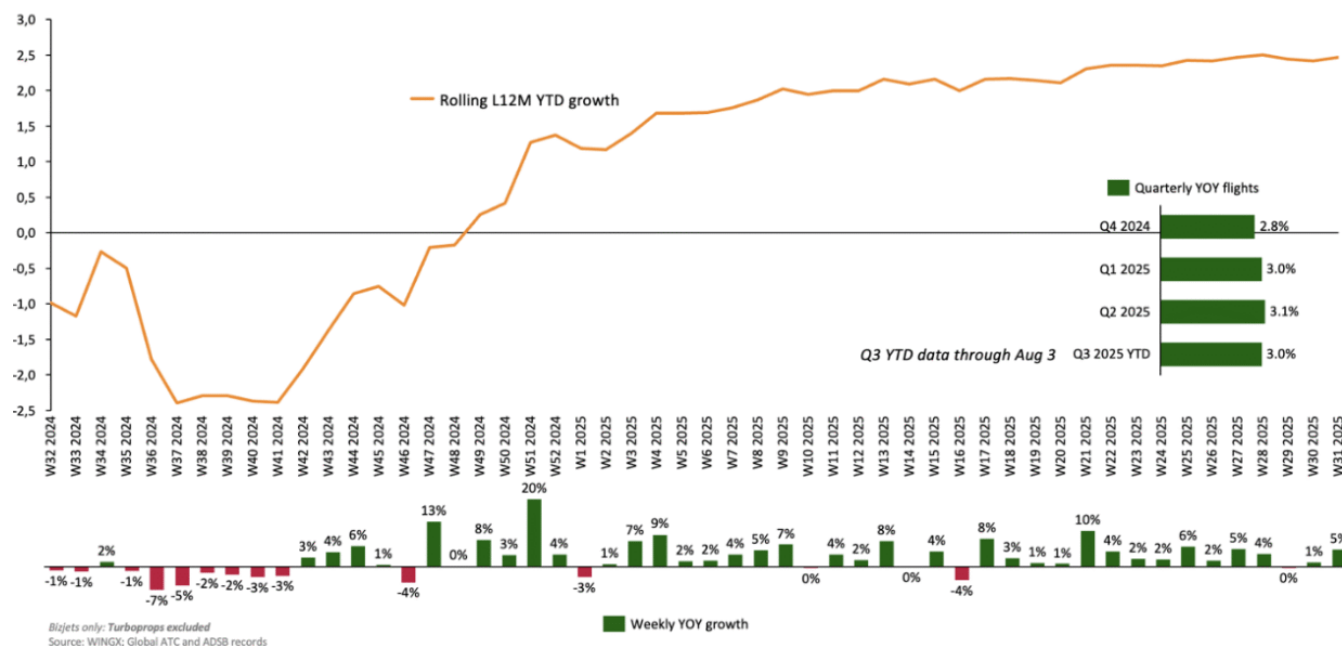
Рынки Северной Америки на 31-й неделе показали результаты, превзошедшие мировые, с ростом числа рейсов бизнес-джетов на 7% по сравнению с 31-й неделей 2024 года. Ключевой рынок США соответствовал общей динамике в Северной Америке, увеличившись на 7%, в то время как ключевой штат Флорида превзошёл общенациональный тренд, показав рост на 11% в годовом исчислении, что является переломом негативной динамики предыдущих двух недель. Также заметные результаты продемонстрировали Калифорния и Техас, где рост составил 10% и 5% соответственно.

Европа: Скромный рост, несмотря на спад во Франции.

Европейская активность бизнес-джетов отставала от общемирового тренда, увеличившись на 31-й неделе всего на 2% по сравнению с 31-й неделей 2024 года. В регионе наблюдался разброс показателей по странам: во Франции снижение составило 5%, в то время как Италия продолжает демонстрировать хорошие показатели (+6%). Что касается других ведущих европейских рынков, то в Великобритании и Швейцарии на 31-й неделе трафик вырос на 3%.

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

WINGX
a JETNET company



Трафик бизнес-джетов по неделям за последние 12 месяцев

Остальной мир: Неоднозначные результаты, на фоне проблем в Азии.

На 31-й неделе активность бизнес-джетов за пределами Европы и Северной Америки снизилась на 2% по сравнению с предыдущим годом. Снижение в Азии (-15%) стало самым значительным среди остальных регионов мира, в то время как в Африке рост составил 14%. На Ближнем Востоке и в Южной Америке также наблюдались совершенно разные тенденции активности: -4% и +9% соответственно.

Анализ текущих событий

Летние отпуска в Великобритании стимулируют рост рейсов на Средиземноморье.

Сезон летних отпусков в Великобритании стимулирует высокий спрос на деловую авиацию на популярных средиземноморских направлениях. В июле трафик бизнес-джетов из Великобритании вырос на 2% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, особенно активный рост наблюдался на туристических маршрутах. На ключевых летних направлениях наблюдался значительный рост: количество рейсов на Майорку увеличилось на 13% до 178, в Фару — на 5% до 139, а в Ольбию — на 36% до 117. Эта сезонная динамика подчеркивает, что

туристические поездки продолжают оставаться основным фактором роста спроса на деловую авиацию в пиковые периоды отпусков.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Рекордные показатели июля демонстрируют реальную динамику рынка бизнес-джетов. Рост в Северной Америке на прошлой неделе на 7% и высокий трафик в летние месяцы из Великобритании, например, на Майорку, демонстрируют базовую устойчивость, которую мы наблюдаем. Даже с учётом некоторых региональных различий общая тенденция остаётся весьма позитивной».



В России появился новый класс воздушного пространства для беспилотников

В России появился новый класс воздушного пространства Н («эйч»), предназначенный специально для полетов беспилотных воздушных судов (БВС). Постановление о внесении соответствующих изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства РФ подписал Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин.

Н стал четвертым классом в воздушном пространстве России – до сих пор в нем были классы А, С и G. Установить отдельный класс воздушного пространства для упрощения выполнения полетов

БВС поручил Президент Российской Федерации Владимир Путин по итогам совещания по развитию беспилотных авиационных систем, состоявшегося 28 января 2025 года.

«Во исполнение поручений президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина председатель Правительства Михаил Владимирович Мишустин подписал постановление о введении совершенно нового класса воздушного пространства «Н» для обеспечения полетов беспилотных воздушных судов. Наша страна стала одной из немногих, кто утвердил у себя отдельный

класс воздушного пространства для беспилотников – отметил заместитель председателя Правительства Виталий Савельев. – Это действительно важный шаг, который позволит повысить интеграцию беспилотных авиационных систем в воздушное пространство и упростит их эксплуатацию в условиях постоянно растущего спроса на использование в различных отраслях. Масштабная работа, проведенная Минтрансом России и Росавиацией по нормативному регулированию отрасли, продолжается. Мы постоянно анализируем правоприменительную практику использования беспилотных воздушных судов и ведём работу по точечной доработке этого направления».

«Беспилотные воздушные суда всё активнее внедряются в экономику России, ее транспортную систему – в первой половине года количество полетов БВС выросло на 26%. Законодательное закрепление в воздушном пространстве отдельного класса для беспилотников – важный шаг для будущего всего воздушного транспорта России. Это позволит развиваться сегменту гражданских дронов, наращивать их использование безопасно, с учётом интересов пилотируемой авиации. Над формированием принципов функционирования класса Н, чтобы нивелировать риски для безопасности полетов, трудились ведущие эксперты отрасли – благодаря каждому за работу в интересах отечественной гражданской авиации», – отметил министр транспорта РФ Андрей Никитин.

Принципы формирования нового класса Н предварительно обсуждались с сообществом беспилотной авиации, операторами коммерческого воздушного транспорта, представителями авиационных ра-



бот, эксплуатантами авиации общего назначения и сверхлегкой авиации.

Главное:

- Класс Н охватывает:
 1. воздушное пространство от 0 до 150 метров от земной (водной) поверхности с максимально упрощенным порядком использования в нем БВС взлетной массой до 30 кг;
 2. специальные маршруты для БВС, до высоты 3050 метров, на которых предусмотрен разрешительный упрощенный порядок использования воздушного пространства.
- Закреплены требования по оборудованию БВС аэронавигационными и бортовыми огнями предотвращения столкновений (проблесковыми маячками), оборудованием навигации, линий управления беспилотными авиационными системами и контроля за ними.
- Пилотируемым воздушным судам, использующим правила визуальных полетов, разрешается пересекать маршруты полетов для БВС.
- Росавиация будет публиковать информацию о маршрутах полетов для БВС и условия их использования в Сборнике аэронавигационной информации России.

В чем дополнительные новшества:

1. Организация полётов: план полётов не нужен на высотах до 150 метров при визуальной видимости для малых беспилотников (максимальным взлетным весом до 30 кг).
2. Логистические перевозки: коридоры для полётов беспилотников от точки до точки устанавливаются заблаговременно. Срок подачи плана полётов в ближайшей перспективе сократит-

ся до 1-2 часов. При этом, обеспечивается безопасность для других участников воздушного движения (авиация общего назначения, вертолеты).

«Команда Минтранса и Росавиации через совершенствование вопросов использования воздушного пространства обеспечивает развитие сферы беспилотной авиации и расширяет возможности гражданских дронов для выполнения всё большего числа услуг в интересах экономики нашей стра-

ны. Появление класса Н повысит масштабы использования этих летательных аппаратов, так как регулярность их полётов теперь может существенно вырасти, а цена летного часа снизиться. Перед маркетплейсами открывается возможность для эффективного внедрения дронов в свою логистику. А у провайдеров услуг беспилотного мониторинга, к примеру, трубопроводов, повысится конкурентоспособность по отношению к традиционным авиационным компаниям», – прокомментировал руководитель Росавиации Дмитрий Ядров.



«Заграница закрыта — никакой альтернативы»: КВЗ поднял новый «Ансат»

КВЗ поднял в первый полет новый «Ансат». По причине больших сложностей с импортозамещением факт полета не афишируется, однако это действительно этап в жизни российского вертолетостроения. Проект «Ансат» шел к этому дню 30 лет. Почему так долго и удалось ли реализовать задуманное, выяснял корреспондент «БИЗНЕС Online».

Двигателестроительный триллер

29 июля на КВЗ подняли в воздух новый «Ансат» — модификацию, в которой нет импортных комплектующих. Машина отработала так называемое висение. В «Вертолетах России» не стали комментировать данную информацию. Между тем этого полета ждали минимум три года.

История с двигателем для «Ансата» вообще витиевата и как в капле воды отражает ситуацию в российском двигателестроении в целом. Как известно, с началом СВО компания Pratt & Whitney Canada отказалась поставлять в Россию двигатели PW207K, которые устанавливались на «Ансат». Таким образом, серийный выпуск данного типа был прекращен. Какое-то время производство держалось на запасах импортных комплектующих. По информации «БИЗНЕС Online», последние «Ансаты» с PW207K были поставлены в нынешнем году.

А ведь замена этим двигателям планировалась давно. «Ансат» был задуман в середине 1990-х. Под соответствующий проект КВЗ даже сумел создать собственное опытное конструкторское бюро — до

этого ни у одного из серийных вертолетостроительных заводов своего ОКБ не имелось. Естественным образом встал вопрос о двигателе. В СССР турбовальными движками для легких вертолетов не занимались по причине отсутствия машин такого класса — поскольку денег особо не считали, все потребности закрывал средний Ми-8.

Сначала Казанский вертолетный завод связался с французами — безуспешно. Обратились к Pratt & Whitney Canada, и компания предоставила КВЗ 6 двигателей для опытно-конструкторских работ, причем бесплатно: по канадским законам, если фирма находит перспективного заказчика, государство оплачивает стартовые расходы. В итоге «Ансат» взлетел (17 августа 1999 года; серийное производство стартовало в 2009-м) с PW207K. На сегодня построено порядка 150 вертолетов. Главные эксплуатанты — авиакомпании, работающие в интересах санитарной авиации.

Мысли об отечественном двигателе возникали. В начале 2000-х договаривались о локализации производства PW207K на КМПО. В то время гендиректор моторостроительного завода Александр Павлов создал специальный отдел, но в 2004 году на предприятии поменяли руководство, проект закрыли. Отметим, что канадцы не были готовы передать в Казань производство турбины. Позже выяснилось, что дело в технологии изготовления лопаток, которую в России воспроизвести не представлялось возможным.

Решение проблемы предлагал украинский «Мотор Сич» — в виде двигателя АИ-450, но он не подошел по характеристикам и габаритам. Договорились,



что запорожцы сделают на его основе другой двигатель — МС-500. В 2010 году «Мотор Сич» предложил организовать его производство на КМПО: речь шла о передаче Казани конструкторской документации и 50% акций будущего предприятия. Дело дошло до создания опытного образца, но, как говорили позже украинцы, планы по МС-500 натолкнулись на противодействие Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), которая решила отстранить запорожский завод от российского рынка. Гендиректор КМПО Дамир Каримуллин рассказывал об МС-500: «Мы могли изготавливать его в кооперации 50 на 50, но в ОДК заявили, что будут делать ВК-800 (компания „Климов“, сегодня — „ОДК-Климов“ — прим. ред.), хотя он еще в зачаточном состоянии».

Как рассказал «БИЗНЕС Online» идеолог создания «Ансата», бывший замгендиректора КВЗ Валерий Карташев, по теме ВК-800 изготовили турбину, выхлопное устройство, камеру сгорания, начали делать компрессор, стенды. Требовалось еще совсем немного, но... все ушло в песок. Понадеялись на канадцев.

В итоге к концу 2010-х годов теоретически перспективным вариантом для «Ансата» стал ВК-650В от того же «Климова». Его разработка стартовала в 2019-м. Как говорит источник «БИЗНЕС Online» в авиапроме, с началом СВО конструкторам сделали серьезное внушение по поводу ускорения работы. Была надежда, что «Ансат» с ВК-650В удастся поднять в 2024 году, но срок постоянно сдвигался.

Главное — дальность...

Впрочем, двигатель был не единственной проблемой. Параллельно потребовалось заменить на отечественные и другие импортные комплектующие «Ансата». По известной информации, для ускорения процесса была выбрана концепция максимального использования уже существующих российских изделий. Параллельно идет поиск партнеров, способных создать аналоги иностранных комплектующих. Кое-что переняли у автомобильной промышленности — например, напольное покрытие. Занятная деталь — дверные замки для вертолетов КВЗ теперь выпускает сам: за прототип взяли импортный замок, провели реинжиниринг, отработали технологию.

Рулевые машинки и автопилот взяли у Ми-171. Это несколько архаично, но параллельно перед поставщиками поставили задачу по созданию более совершенных вариантов. Утверждают, что уже есть прототипы. То же самое с компонентами авионики: они только несколько модифицированы под требования «Ансата» — к примеру, это дисплеи от Ми-38.

Таким образом, из-за применения более габаритных компонентов от машин среднего класса «Ансат» прибавил в весе. Учитывая главное требование эксплуатантов — дальность, это ключевой фактор. Как говорит генеральный директор Казанского авиапредприятия Магомед Закаржаев, у импортных аналогов она 600–750 км, у «Ансата» — 400. Кстати, по его словам, данной рыночной нише «заграница закрыта — никакой альтернативы».

На этот же фактор в беседе с «БИЗНЕС Online» об-

ратил внимание генеральный директор авиакомпании «Авиация Колымы» Фларит Мавлеткулов. Он полагает, что эксплуатанты будут осторожно относиться к предложениям о приобретении «Ансата». По его мнению, сегодня «Ансат» не представляет ценности без дополнительных топливных баков: без них гарантированная дальность — 400 км, с ними — 550. К слову, опыта их установки пока нет ни у кого — «Авиация Колымы» первой опробует такое решение. Впрочем, Мавлеткулов полагает, что в первую очередь КВЗ стоит решить проблемы с гарантийным обслуживанием. «По некоторым вопросам приходится выходить чуть ли не на гендиректора холдинга, — констатирует он. — А вертолет в это время простаивает на Чукотке».

Как считает бывший генеральный директор КВЗ, ныне президент ассоциации предприятий и промышленников РТ Александр Лаврентьев, на сегодня «сделано очень большое дело». Он полагает, что к концу 2026-го «Ансат» может пойти в серию. «Смотрите, я пришел директором на Казанский вертолетный завод в 1984 году, когда там выпускался только Ми-8, 20 лет „восьмерка“ совершенствовалась и сейчас совершенствуется. То же самое с „Ансатом“. То, что сделали двигатель, — большое дело. Назначенный ресурс в 74 часа — это нормально, чтобы машину поднять, а дальше вопрос к гендиректору завода».

Интересно, что наши собеседники предлагают уже сегодня смотреть вперед, а потому нужно посмотреть назад, например, вспомнить о ноу-хау КВЗ — электродистанционной системе управления. Почему нет?

Тимур Латыпов, БИЗНЕС Online

Кибератака на «Аэрофлот»: тревожный сигнал для всей авиационной отрасли

28 июля 2025 года ИТ-инфраструктура национального перевозчика подверглась разрушительной кибератаке. Отменены рейсы, парализованы системы бронирования и управления полётами, пассажиры остались без информации и возможности оформления билетов. По сообщениям СМИ и экспертов, ответственность взяла на себя хакерская группировка Silent Crow.

Оценка потерь — от 250 млн до 4 млрд рублей. Но ущерб для отрасли куда глубже. Он выявил уязвимости, которые есть почти в каждой авиакомпании.

Разговор с теми, кто знает инфраструктуру изнутри

Мы поговорили с Владимиром и Алексеем —

основателями BizAero. Это платформа, которую используют чартерные авиакомпании и владельцы воздушных судов для управления флотом, техобслуживанием и финансами.

Владимир, генеральный директор:

Я 15 лет занимаюсь автоматизацией процессов в авиации. Если бы не знал лично, в каком состоянии находятся ИТ-системы у большинства авиакомпаний — не стал бы выходить с этим материалом. Мы десятками проектов проходили интеграции, видели архитектурный хаос, устаревшее ПО и «бумажный» подход к закону 187-ФЗ.

Алексей, технический директор:

Некоторые считают, что проще развивать инфраструктуру по мере необходимости — добавляя новые решения по мере роста. Но это путь к зоопарку систем, где каждая живёт по своим правилам, с дублирующими функциями и разрозненным управлением. Стоит одной системе дать сбой или подвергнуться атаке — последствия сказываются на всём бизнесе.

Мы идём другим путём: проектируем инфраструктуру с нуля, понимая реальные бизнес-процессы операторов. Создаём единую, отказоустойчивую систему с browser-only-доступом и управлением, где нет лишнего, нет дублирования и нет хаоса. Это фундамент для масштабируемости, безопасности и предсказуемости.

Где кроется риск

Владимир, сооснователь BizAero: «Любую систему можно взломать — вопрос только в цене и времени.



Алексей (слева) и Владимир (справа)

Хорошая архитектура делает это бессмысленным. Мы видим, как в ИТ авиации всё ещё работают подходы 2010 года. И удивляемся не тому, что атака случилась, а тому, что это не происходит чаще».

У авиакомпаний своя боль

ИТ не входит в стратегические приоритеты. Отделы «одного айтишника» поддерживают десятки устаревших систем. Всё крутится на старых серверах «на месте» — в надежде, что так безопаснее. На деле — это технический долг, который каждый день тянет бизнес вниз.

Многие ИТ-сервисы всё ещё строятся на базе логина и пароля. Без токенов, без двухфакторной аутентификации. Это создаёт иллюзию контроля, но не защищает.

Мы слышим на встречах одно и то же:

- «у нас старые системы, потому что новые не тянут нужную логику»
- «не можем обновить сервер — софт не запустится»
- «если уйдёт подрядчик, никто не разберётся»
- Это реальность. И с ней можно работать — но сначала надо признать: архитектура нужна. Управление доступами — нужно. Актуальная система безопасности — обязательна.

Что стало спусковым крючком?

По состоянию на конец 2022 года в «Аэрофлоте» была заменена 31 ИТ-система, ещё 84 подлежат замене до конца 2024 года. Это подчёркивает масштаб фрагментации и отсутствие единого ядра ИТ-

инфраструктуры. Каждая новая система добавляет сложность, если нет архитектуры.

Согласно публичным данным, хакеры находились в инфраструктуре более года. Это говорит о полном отсутствии мониторинга, EDR-средств, систем реагирования на инциденты и базового контроля аномалий. Основной вектор атаки, вероятно, связан с компрометацией одного из сервисов, развернутых на устаревшей ОС. Именно это дало злоумышленникам начальную точку входа и позволило развернуться внутри сети.

Многие авиакомпании продолжают использовать устаревшие операционные системы и программное обеспечение. Это обусловлено тем, что ряд критичных ИТ-продуктов до сих пор требует старых версий ОС, которые уже не поддерживаются вендорами. Это делает обновления невозможными и открывает критические уязвимости.

Итого, что мы имеем:

- В частности, для обмена с госорганами до сих пор используются форматы и протоколы, основанные на морально устаревших технологиях. Это говорит о том, что даже регулятор до конца не осознаёт риски.
- Многие отечественные системы разрабатывались на иностранных фреймворках и библиотеках из недружественных стран. Это создаёт мнимое ощущение импортозамещения при фактической зависимости от внешних технологий.
- 100+ разрозненных ИТ-систем без единой архитектуры
- Смешение западных и отечественных решений

без планирования

- Устаревшие каналы обмена данными, включая FTP-передачи в госорганы
- Отсутствие SIEM, EDR и контроля за аномальной активностью
- Нарушения требований закона 187-ФЗ о КИИ
- Зависимость от решений, разработанных на библиотеках из недружественных стран

Факт: Злоумышленники находились в инфраструктуре более года. Это говорит о полном отсутствии мониторинга.

Почему это касается каждого игрока в авиации

Независимо от масштаба бизнеса — регулярная авиакомпания, чартерная авиакомпания, хендлинг-компания, владелец ВС, авиаремонтный подрядчик — все используют цифровую инфраструктуру. И все подвержены тем же уязвимостям. Переход на отечественные решения не решает проблему, если нет архитектуры, контроля доступа и чёткой политики информационной безопасности.

Показательно: даже после громкой атаки одна из авиакомпаний обратилась к нам с просьбой перенести систему на их локальные сервера — якобы так «безопаснее». Это говорит не о зрелости, а об устоявшихся иллюзиях контроля.

На практике:

- локальные сервера не обеспечивают 24/7 мониторинг, резервирование и защиту от DDoS;
- обновления и патчи ставятся нерегулярно или вовсе игнорируются;

- отсутствуют SIEM, EDR, контроль доступа и сегментация;
- нередко физический доступ к серверной открыт для неподготовленного персонала.

Современные дата-центры в РФ предоставляют:

- сертифицированную защиту и юридическую ответственность;
- высокую доступность, изоляцию и автоматический мониторинг;
- архитектуру, которую практически невозможно воспроизвести в офисной серверной.

Облако — это не компромисс, а индустриальный стандарт. Правильно спроектированная инфраструктура в облаке надёжнее и безопаснее любой «своей железки».

Чек-лист для вашей компании

Вы можете пройти по этим пунктам и определить, где находятся риски:

- У вас более 5 систем и нет единой архитектуры для всей ИТ-инфраструктуры
- Выполняются требования закона 187-ФЗ в части КИИ
- Все операционные системы — поддерживаемые и обновляемые
- Все используемые библиотеки и фреймворки проходят аудит на уязвимости
- Учетные записи централизованно управляются
- Используется 2FA и токенизированная авторизация

- Используются решения, полностью контролируемые вашей организацией
- Существует план миграции с устаревших систем
- У вас есть резервное копирование и регулярное тестирование восстановления
- Используются поддерживаемые, современные форматы обмена данными
- Регулярно проводится аудит безопасности с внешними экспертами
- Доступ к инфраструктуре ограничен по принципу «минимально необходимого»
- Используется browser-only-доступ к административным панелям
- Сотрудники ИТ и ИБ проходят регулярное обучение
- Владелец бизнеса вовлечён в стратегию ИТ и ИБ
- Если на часть вопросов вы ответили «не уверен» — самое время пересмотреть подход.

Кейс «Аэрофлота» — это сигнал не только для больших. Это напоминание, ИТ-инфраструктура — это уже не поддержка, а ядро авиационного бизнеса.

Важно от имени экспертов

Мы в BizAero десятки раз видели, как хаос в ИТ приводит к потере данных, простоям и потере доверия клиентов. Но мы также видели, как можно выстроить систему правильно — когда она масштабируется, защищается и становится вашим активом, а не слабым местом.

Что мы сделали иначе

Вместо «зоопарка» из десятков разрозненных систем, BizAero предлагает:

- единую платформу для управления флотом, ТОиР, финансами, заявками;
- защищённый browser-only-доступ без установки софта;
- токенизированную авторизацию с двухфакторной защитой;
- работу в сертифицированных российских дата-центрах с отказоустойчивостью;
- аудит событий и централизованное управление пользователями;
- соблюдение требований 187-ФЗ для КИИ по умолчанию.

Что даёт современный подход:

- Сертифицированные дистрибутивы Linux и отечественные браузеры с ГОСТ
- Защищённый browser-only-доступ
- Централизованное управление доступами и аудит
- Мгновенная реакция на инциденты и резервирование данных
- Снижение затрат на поддержку и повышение надёжности

Если вы управляете регулярной авиакомпанией, чартерной авиакомпанией, обслуживанием ВС, или отвечаете за ИТ в авиационной организации — мы готовы поделиться опытом, помочь с аудитом и архитектурой. Лучше перестроить систему сейчас — чем экстренно восстанавливаться потом.

Вертолёт недели

Оператор/владелец: *Газпромавиа*

Тип: *Mil MI-8T*

Год выпуска: *1986 г.*

Место съёмки: *июль 2025 года, Vologda - ULWW, Russia*



Фото: Дмитрий Петроченко