



Анализ отчётов об авариях турбовинтовых деловых самолётов за последние 25 лет, проведённый ВJT, выявляет несколько примечательных случаев, когда пассажиры, операторы или владельцы невольно способствовали вероятной причине аварии или нанесению травм, в том числе себе или другим. Во многих случаях владелец или оператор воздушного судна, причастный к аварии, не находился на борту в момент крушения. Наиболее распространённый вид травм у пассажиров происходит из-за непристёгнутых ремней безопасности. Хотя это может показаться очевидным, в некоторых ситуациях попросить людей пристегнуться не так просто, как кажется. Также неоправданы настойчивые требования – скрытые или явные – к экипажу приземлиться в запланированном пункте назначения при любых обстоятельствах. Это может быть истолковано как «вмешательство» в выполнение обязанностей экипажа. Что ещё более важно, это создает ненужный стресс для пилотов, которые и без того находятся под давлением, вынуждая их прибыть в пункт назначения вовремя.

На этой неделе Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчёт о поставках и доходах в течение 2025 года. В целом, по сравнению с 2024 годом, в сегментах бизнес-джетов и поршневых самолётов наблюдался рост поставок, а предварительная стоимость поставок всех воздушных судов составила \$35,7 млрд, что на 14,6% больше, чем в предыдущем году.

А в еженедельном отчёте WINGX говорится, что седьмая неделя текущего года напомнила, насколько сильно крупные события могут стимулировать спрос на деловую авиацию. От Суперкубка в Калифорнии до зимних Олимпийских игр в Милане и Мюнхенской конференции по безопасности – каждое из них оставило заметный след в трафике бизнес-джетов. В целом, 2026 год начался многообещающе, и VIP-мероприятия явно компенсировали последствия шторма в последние недели января.



От Санта-Клары до Милана и Мюнхена: VIP-мероприятия способствуют росту трафика

WINGX: Седьмая неделя напомнила нам, насколько сильно крупные события могут стимулировать спрос на деловую авиацию. От Суперкубка в Калифорнии до зимних Олимпийских игр в Милане и Мюнхенской конференции по безопасности – каждое из них оставило заметный след в трафике бизнес-джетов **стр. 22**

GAMA: общий доход от поставок за год впервые превысил \$35 млрд

GAMA опубликовала отчёт о поставках и доходах в течение 2025 года. В целом, по сравнению с 2024 годом, в сегментах бизнес-джетов и поршневых самолётов наблюдался рост поставок, а предварительная стоимость поставок всех воздушных судов составила \$35,7 млрд, что на 14,6% в годовом исчислении **стр. 24**

Консолидация отрасли вызывает опасения по поводу доверия к частной авиации

Авиационная отрасль США вступает в период повышенного внимания из-за роста числа отмен рейсов, вызванных действиями FAA по обеспечению безопасности полётов и растущим финансовым кризисом среди крупных частных операторов **стр. 25**

Анализ трагедий: важные уроки, извлеченные из реальных отчётов об авариях

Федеральные авиационные правила США включают положения, согласно которым пилоты не могут «управлять воздушным судном небрежно или безрассудно, подвергая опасности жизнь или имущество других лиц». Но они не распространяются на пассажиров, хотя время от времени они ведут себя безрассудно **стр. 27**

Трамп потребовал перекрасить президентский борт впервые за 60 лет

Новый президентский борт американского лидера Дональда Трампа перекрасят в его любимые цвета: красный, белый и темной синий. Об этом сообщает телеканал Fox News со ссылкой на представителя ВВС США.

Обновлённый дизайн также будет содержать золотую полосу. Эту раскраску нанесут на все самолеты представительского класса, включая два борта Boeing VC-25B, которые переоборудуют для использования в качестве Air Force One.

Air Force One («Борт номер один») — позывной любого самолёта ВВС США, на борту которого находится президент США. Этот термин также используется для обозначения самолётов президентского флота. Он состоит из двух специально оборудованных Boeing 747-200B (военное обозначение VC-

25A), которые намерены заменить на лайнеры Boeing 747-8i (VC-25B).

«Военно-воздушные силы внедряют новые требования к окраске (красный, белый и темно-синий) для VC-25B, а также для дополнительного парка воздушных судов представительского класса, который будет включать в себя новые 747-8i и четыре самолёта [Boeing] C-32», - сказал представитель ВВС.

Он уточнил, что первый C-32 уже был покрашен и поступит в ВВС в ближайшие месяцы.

Как отмечает Fox News, на протяжении более 60 лет Air Force One окрашивали в бело-голубую палитру. Этот дизайн был утвержден при президенте Джоне Кеннеди в начале 1960-х.



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



Налёт ведущих операторов бизнес-авиации с ноября по январь

Данные Aviation Week по использованию самолётов ведущих операторов деловой авиации показывают, что NetJets, Flexjet, VistaJet и Flyexclusive за период с ноября 2025 по январь 2026 года имели налёт выше, чем в аналогичном периоде 2024-2025 годов. В то же время, показатели Wheels Up за тот же трёхмесячный период снизились на 38% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Компания Flexjet выделяется на фоне остальных, демонстрируя рост на 18% в годовом исчислении за рассматриваемый период. Общий объём перевозок этого оператора также вырос на 119% по сравнению с аналогичным периодом 2019-2020 годов. NetJets, значительно превосходящая других представленных операторов по размеру флота, за три месяца налетала чуть менее 200000 часов.

Также данные Aviation Week показывают, что корпоративные, долевые и чартерные операторы в период с ноября 2025 года по январь 2026 года имели налёт больше по сравнению с аналогичными периодами 2024-25 и 2019-20 годов. У частных лётных отделов наблюдается снижение на 1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и увеличение на 33% относительно 2019-20 годов.

Общий налёт корпоративных операторов – безусловно, крупнейшего из четырёх классов операторов с флотом, превышающим 21500 самолётов – за три месяца составил чуть менее 1 млн часов. Это на 16% больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. В совокупности операторы, предоставляющие услуги по долевному владению самолётами, выполнили на 12% больше рейсов по сравнению с прошлым годом и демонстрируют рост налёта на 75% по сравнению с тем же периодом 2019-2020 годов.

3-Month Utilization Change Period: Nov 2025 – Jan 2026			
Operator	Fleet Size (Jan 2026)	vs. Same period of 2024-25	vs. Same period of 2019-20
NETJETS	844	+10%	+62%
FLEXJET	348	+18%	+119%
VISTAJET	108	+6%	+105%
WHEELS UP	94	-38%	-8%
flyexclusive	55	+9%	+98%

3-Month Utilization Change Period: Nov 2025 – Jan 2026			
Operator Class	Fleet Size (Jan 2026)	vs. Same period of 2024-25	vs. Same period of 2019-20
Corporate	21,514	+3%	+16%
Fractional	1,441	+12%	+75%
Charter	7,576	+2%	+36%
Private Individual	2,894	-1%	+33%



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Индия будет классифицировать самолёты как инфраструктурные активы

Правительство Индии планирует классифицировать воздушные суда как инфраструктурные активы в предстоящем бюджете на 2027 финансовый год. Этот переход позволит получить ряд преимуществ для авиационного сектора, включая деловую авиацию, поскольку это приведет к снижению затрат на финансирование, доступу к капиталу, финансированию в индийских рупиях и упрощению процедуры изъятия.

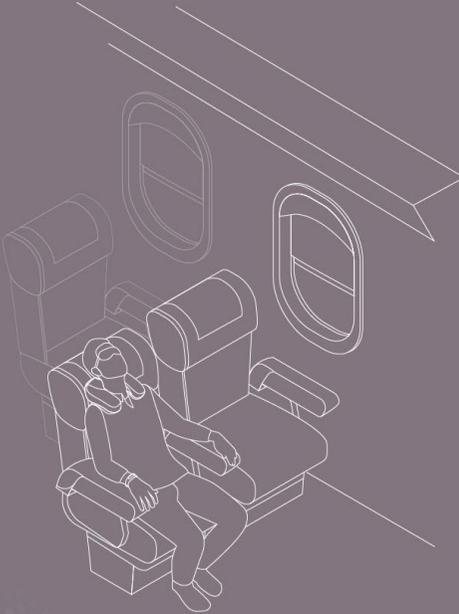
Классификация как инфраструктурные активы будет означать, что воздушные суда войдут в список приоритетных секторов кредитования страны. Банки в Индии обязаны предоставлять кредиты

приоритетным секторам по более низким процентным ставкам. Более того, этот шаг также откроет возможности для финансирования воздушных судов в рупиях, поскольку большинство индийских авиакомпаний в настоящее время арендуют самолёты за доллары США.

Хотя финансирование остается ключевой проблемой, аргументом банков в пользу отказа в предоставлении средств на покупку воздушных судов является несовершенная система изъятия в случаях неплатежей. Этот шаг вселит уверенность в финансовые учреждения в возможности изъятия самолётов в случае неплатежей, что снизит премию за риск по кредитам.




Jetport Interiors



**Решения,
создающие
стиль**



jetport-interiors.tech

beOnd планирует получить АОС и создать дочернюю компанию в Бахрейне

Авиакомпания beOnd, специализирующаяся на люксовых рейсах, 15 февраля 2026 года объявила о подписании письма о намерениях (LOI) с Управлением гражданской авиации Бахрейна (CAA) с целью изучения возможности получения нового сертификата эксплуатанта воздушных судов (АОС) в стране.

Если планы авиакомпании будут реализованы, к 2030 году beOnd сможет разместить в Бахрейне до 10 своих самолётов для обслуживания премиальных рынков отдыха и деловых поездок. Компания также планирует обучать пилотов, бортпроводников, инженеров и наземный персонал в Бахрейне и инвестировать в соответствующую техническую инфраструктуру. Это ещё больше укрепляет амбиции Королевства в рамках так называемой «Экономической стратегии Бахрейна до 2030 года».

Компания beOnd, базирующаяся на Мальдивах, продолжает активно расширять свою деятельность на международном уровне. В декабре 2025 года, после завершения инвестиционного раунда серии С на сумму \$100 млн, авиакомпания объявила о создании дочерней компании в Саудовской Аравии.

Новая авиакомпания будет работать под собственным сертификатом эксплуатанта и ещё больше укрепит свои позиции на Ближнем Востоке. В настоящее время beOnd выполняет рейсы, связывающие Мале (MLE), столицу Мальдив, с Европой через Эр-Рияд (RUH) и Дубай Аль-Мактум (DWC), а также начала выполнять прямые рейсы между международным аэропортом Ред-Си (RSI) на западном побережье Саудовской Аравии и миланским аэропортом Мальпенса (MXP).



Aviation Plaza - единое окно услуг

Швейцарская Aviation Plaza запускает в работу сайт www.aviation-plaza.com, представляя новую систему, которая обеспечивает владельцам и операторам воздушных судов наглядную платформу для демонстрации высокого уровня скоординированного обслуживания в деловой авиации.

В швейцарском аэропорту Санкт-Галлен-Альтенрайн три независимых специалиста – Altenrhein Aviation (AAL) (техническое обслуживание и ремонт), AeroVisto (ремонт интерьеров) и Egli Paint (покраска самолётов) – на протяжении многих лет сотрудничают друг с другом.

Теперь Aviation Plaza предоставляет этой проверенной координации чёткую структуру, общую приверженность качеству и платформу, которая демонстрирует рынку их объединённые возможности. Aviation Plaza не является слиянием или совместным предприятием. Каждая компания сохраняет полную операционную независимость и идентичность бизнеса.

Предлагаемая структура обеспечивает систематическую координацию: интегрированное планирование проекта, прямую связь между техническими группами и общую ответственность за результаты проекта. Владельцы и операторы деловых и частных самолётов могут объединить дополнительные услуги в один период простоя, при этом специалисты координируют графики и технические требования между собой.

Honeywell превратила бортовой радар в наземную метеостанцию

Компания Honeywell Aerospace разработала наземную версию своей метеорологической радиолокационной системы IntuVue RDR-7000, которая сначала будет поддерживать операций в аэропортах авиации общего назначения.

Автоматизированный радар RDR-7000, обычно устанавливаемый в носовом обтекателе самолёта, непрерывно выполняет трехмерное объёмное сканирование, анализируя и отображая метеорологические данные в реальном времени на высоте до 18 км и удалении почти 600 км.

В качестве совместимых платформ для бортового радара, который доступен с антеннами размером 12 и 18 дюймов, Honeywell указывает 13 моделей бизнес-джетов, вертолёт Leonardo AW139 и турбовинтовой самолёт Lockheed Martin C-130 Hercules.

Система обнаруживает сдвиг ветра на максимальной дальности 9,2 км и турбулентность на расстоянии до 1100 км в зависимости от размера антенны.

Джеймс Чжоу, директор по работе с клиентами деловой авиации и АОН компании Honeywell в Азиатско-Тихоокеанском регионе, заявил, что сам радар RDR-7000 не был модифицирован для наземного использования. Однако в него были интегрированы другие системы для приема метеорологических данных с радара и их передачи в диспетчерскую службу УВД.

Наземный радар IntuVue может быть установлен на крыше диспетчерской вышки или любого высокого здания в аэропорту. Система в настоящее время проходит тестирование компанией-партнером Honeywell.



Sparfell получил первый Pilatus PC-24

Компания Sparfell объявила о прибытии своего первого бизнес-джета Pilatus PC-24, находящегося в управлении, – новейшего пополнения флота группы и нового актива для клиентов, ищущих гибкость, производительность и доступность. Базирующийся в Женеве (LSGG) самолёт теперь доступен для чартерных рейсов, что ещё больше укрепляет предложение Sparfell в области лёгких бизнес-джетов и расширяет спектр миссий, которые компания может выполнить в кратчайшие сроки.

Как рассказал BizavNews Адриен Фостофф, менеджер по маркетингу группы компаний, часто называемый «суперуниверсальным реактивным самолётом», Pilatus PC-24 выделяется своей способностью работать с коротких взлётно-посадочных полос и садиться в аэропортах, которые не всегда доступны для обычных бизнес-джетов. Эта возможность приближает пассажиров к месту назначения и сокращает общее время в пути за счёт уменьшения количества наземных пересадок. Для клиентов, путешествующих в престижные и труднодоступные места, PC-24 предлагает ощутимые преимущества, включая возможность обслуживания таких направлений, как Гштаад, Ла-Моль-Сен-Тропе и Лондон-Сити, в зависимости от операционных условий и требований аэропорта.

Новый самолёт рассчитан на 8 пассажиров и предлагает салон, сочетающий комфорт и практичность. Такая компоновка делает PC-24 особенно подходящим для региональных и европейских поездок, будь то деловые маршруты с несколькими остановками в течение дня или туристические поездки, где удобство и скорость имеют первостепенное значение.

Тренажёр TRU Simulation для Citation Ascend получил сертификат FAA

Компания TRU Simulation + Training Inc., входящая в состав Textron Inc. и являющаяся филиалом Textron Aviation, получила квалификацию FAA уровня D для полнопилотажного тренажёра Cessna Citation Ascend. Это достижение значительно расширяет возможности обучения пилотов бизнес-джетов, обеспечивая высокоэффективную и реалистичную учебную среду на недавно сертифицированном FAA самолёте Citation Ascend. Сертификация EASA ожидается в 2026 году, что ещё больше расширит глобальный охват тренажёра.

Полнопилотажный тренажёр Citation Ascend,

обладающий расширенными функциями, разработанными для повышения качества подготовки пилотов, включает в себя систему движения REALCue от TRU Simulation, обеспечивающую высокореалистичную обратную связь по движению с помощью электрической платформы с приводами, перемещающимися на 60 дюймов. Интуитивно понятный пользовательский интерфейс управления движением упрощает диагностику и ручное управление благодаря удобному графическому интерфейсу. Для полного погружения в визуальные эффекты тренажёр использует проекторы высокого разрешения на широком экране с углом обзора 200×40 градусов.



SAFEJETS продолжает рост в Турции

Платформа SAFEJETS продолжает расширять своё присутствие в турецком секторе деловой авиации, так как в прошлом месяце два ключевых игрока бизнес-авиации внедрили её решения: Sarp Havacılık выбрал SAFEJETS FTL и MS, а IC AIR решила внедрить SAFEJETS MS.

Компания Sarp Havacılık, базирующаяся в Эскишехире, выбрала SAFEJETS FTL для управления своими полётами и процессами планирования экипажей, а также интегрировала управление качеством, безопасностью и соответствием нормативным требованиям с помощью платформы SAFEJETS MS.

Тем временем компания IC AIR, использующая SAFEJETS FTL с 2021 года, переводит свои процессы управления безопасностью и соответствием нормативным требованиям на полностью цифровую инфраструктуру с помощью SAFEJETS MS. Этот шаг позволит компании управлять процессами оценки рисков, отчётности об инцидентах и аудита в централизованной и полностью отслеживаемой структуре.

Генеральный директор ENTROPOL, доктор Тевфик Уяр, заявил: «Для нас чрезвычайно важно, что платформу SAFEJETS выбирают крупные корпоративные операторы. Эти шаги способствуют поддержанию устойчивой культуры безопасности и качества в отрасли. Мы рассматриваем это как знак доверия, когда операторы, первоначально использующие один из наших продуктов, постепенно внедряют весь наш комплекс решений и интегрируют свои системы. В этом году мы также надеемся увидеть высокий спрос на наши продукты MySky Quote и MySky Spent».

AircraftPost запускает инструмент для анализа эксплуатационных расходов

Компания AircraftPost, занимающаяся оценкой и анализом данных о деловых самолётах, запустила инструмент для сравнения годовых и почасовых эксплуатационных расходов 125 типов бизнес-джетов в режиме реального времени, что позволяет принимать обоснованные решения о покупке, эксплуатации и управлении самолётами. AircraftPost принадлежит AIN Media Group.

С помощью нового инструмента пользователи могут анализировать переменные затраты на самолёты, такие как топливо, наземное обслуживание и кейтеринг, а также фиксированные затраты, такие как экипаж, ангар, страхование и сервис. Он также позволяет проводить сравнительный анализ самолётов, создавать индивидуальные отчёты и проводить глубокий анализ затрат по моделям.

Примечательно, что продукт использует 20 лет рыночных данных AircraftPost для предоставления информации об эксплуатационных расходах на основе фактического использования самолётов по маркам и моделям.

Инструмент для расчёта эксплуатационных расходов также предоставляет данные о характеристиках и спецификациях самолётов, включая максимальную дальность полёта и скорость, взлётно-посадочные дистанции, вес и полезную нагрузку, габариты, наложения данных о самолётах и карты дальности полёта. Для существующих подписчиков AircraftPost это дополнительная услуга стоимостью \$1795, а отдельная подписка (\$1995) будет доступна в ближайшее время.

CRAFTPOST AIN Media Group - Owner

RAFT FLEET STATISTICS CURRENT MARKET RECENT SALES HISTORICAL SALES **OPERATING COSTS** MAKE/MODEL SELECTION PHOTO GALLERY

Operating Costs Challenger 650 (Default Worksheet)

Make/Model: Challenger 650 My Worksheets (2) | Compare Worksheets

Challenger 650 Legacy 500

You are viewing the **Default Worksheet** for Challenger 650 - [Add a custom worksheet](#) to adjust these values for your specific aircraft utilization and location.

Classification	Average Price New (M)	Years Produced	Passengers	For Sale
Large-Cabin	\$26.0 - \$28.0	2014-present	10	0

Utilization:

Flight Profile

Hours Per Year	Average Stage (hours)	Flights Per Year
1,080	1.83	590.2

Average Flight Costs

Eric E1000 разделят на доли

Компания FlyEric запустила программу долевого владения турбовинтовым самолётом Eric E1000. Программа позволяет клиентам приобретать доли, начиная с одной шестнадцатой, что включает 50 лётных часов в год, за \$285000. Также доступны доли в одну восьмую и одну четверть. Кроме того, компания предлагает единовременную ознакомительную программу чартерных рейсов на 25 лётных часов за \$100000 для квалифицированных покупателей долевого владения.

Программа включает гарантированную доступность, выделенные лётные экипажи и техническое обслуживание. FlyEric стремится обслуживать предпринимателей и инвесторов, желающих получить доступ к совместному использованию самолётов, уделяя особое внимание соединению городов и населённых пунктов на западном побережье США и за его пределами.

По словам FlyEric, её модель разработана для обеспечения предсказуемого опыта владения без полных затрат и логистики, связанных с владением целым самолётом. «Мы считаем, что владение частными самолётами не должно быть просто вопросом эксклюзивности. Оно должно быть связано с доступом, производительностью и переосмыслением возможностей», - сказал основатель и генеральный директор FlyEric Тоби Вудс.

В сентябре 2025 года Eric Aircraft передала 100-й сертифицированный турбовинтовой однодвигательный самолёт E1000. Это событие произошло всего через пять лет после поставки первого E1000, и модель AX является третьей версией линейки E1000.

Falcon Aviation Services получила первый медицинский Challenger 605

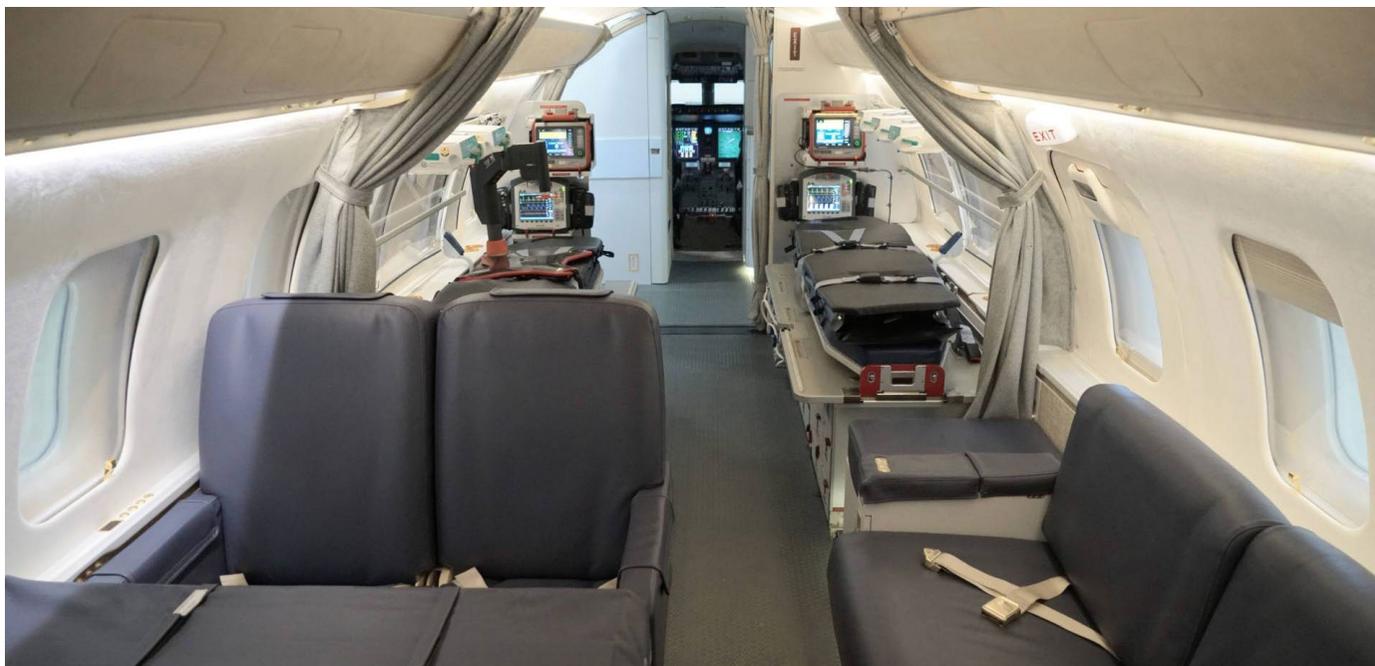
Компания Falcon Aviation Services один из ведущих поставщиков авиационных услуг в ОАЭ, пополнила свой парк первым специализированным санитарным самолётом Bombardier Challenger 605. Это стало результатом подписанного в 2025 году меморандума о взаимопонимании с компанией Response Plus Medical Services (RPM), провайдером догоспитальной и неотложной медицинской помощи, направленного на развитие операций санитарной авиации в ОАЭ.

Самолёт A6-FAM, построенный в 2012 году, рассчитан на одного пациента и 3-5 сопровождающих.

В сообщении на LinkedIn коммерческий директор Falcon Aviation Рим Абдель Фаттах заявила, что

Challenger 605 теперь готов к выполнению задач. «Мы рады поддержать правительства, страховые компании, больницы и компании, оказывающие помощь, с помощью платформы, построенной на принципах скорости, безопасности и клинического совершенства», - добавила она.

В соответствии с соглашением, подписанным с RPM в прошлом году, компании планируют обеспечить международную транспортировку и репатриацию пациентов, с более широкой целью укрепления возможностей авиационной медицины. Компания Falcon Aviation уже управляет вертолётами RPM, оказывающими основную помощь в чрезвычайных ситуациях в отдалённых и морских районах энергетического сектора.



Аналитический портал AeroTesseract оценивает все факторы спроса для новых маршрутов АММ

Компании и инвесторы, изучающие новые бизнес-модели в сфере авиаперевозок, теперь имеют доступ к аналитическому инструменту, предназначенному для оценки рынков, спроса и затрат. Британская консалтинговая компания EA Maven, специализирующаяся на технологиях передовой воздушной мобильности, запустила платформу AeroTesseract для поддержки клиентов, ориентированных на региональные и городские воздушные сети, включая производителей воздушных судов, операторов, аэропорты, вертипорты и финансовые группы.

По словам разработчиков портала, он отвечает на такие вопросы, как выбор маршрутов для сети, какие воздушные суда – как новые, так и существую-

щие модели – следует использовать и сколько денег можно заработать. Он сочетает в себе маркетинговые исследования для определения подходящих маршрутов «точка-точка» и «центр-периферия», а также прогнозирование спроса, оперативное планирование, планирование энергетики и инфраструктуры, анализ выбросов углерода и финансовый анализ.

Аналитики EA Maven используют наборы данных, включая государственную транспортную статистику, охватывающую варианты автомобильного, железнодорожного и автобусного транспорта, для оценки «базовых потоков мобильности» наряду с показателями времени в пути на основе картографических и транспортных приложений. Они

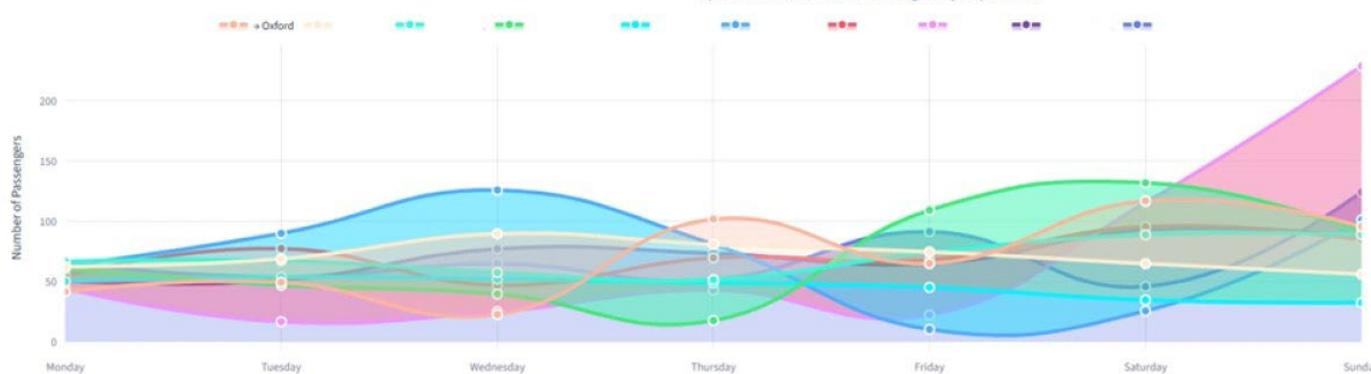
объединили это с данными переписи населения и другими социально-экономическими данными о местном населении и уровне доходов. Первоначально компания сосредоточилась в основном на Великобритании и Ирландии, но расширяет свою базу данных, чтобы охватить регионы Германии, Франции, Испании, Австрии, Бельгии и Нидерландов. Она также планирует расширить инструмент на рынки США.

«Большинство инструментов или консалтинговых компаний охватывают только одну часть головоломки», - сказал соучредитель EA Maven Даррелл Свансон. «AeroTesseract объединяет их таким образом, что результаты работы одного модуля напрямую передаются в следующий, обеспечивая целостную, комплексную картину, а не разрозненные анализы».

EA Maven использует механизм отбора для создания индекса возможных мест для воздушных перевозок, отфильтровывая неподходящие варианты. AeroTesseract также использует помощника на основе искусственного интеллекта, чтобы помочь пользователям решить некоторые конкретные проблемы.

Новый аналитический инструмент также учитывает потенциальные вертипорты и посадочные площадки для новых летательных аппаратов, включая аэротакси eVTOL и гибридные электрические модели самолётов. Компания уже оценила эти факторы для потенциальных проектов, включая SkyBus в 55 городах Великобритании и Red Sea Global с сетью из 20 объектов в Саудовской Аравии.

Optimized Network UAM Passengers by Day of Week



Optimized Weekly Energy by Vertiport



Китайская компания United Aircraft Group разрабатывает гражданский конвертоплан R6000

Китайский разработчик беспилотных летательных аппаратов United Aircraft Group выходит на новый уровень с Lanying R6000, 12-местным гражданским конвертопланом, представляющим собой самую амбициозную разработку компании на сегодняшний день.

В начале этого месяца на авиасалоне в Сингапуре Ван Фэй, руководитель отдела интеллектуальных систем компании United Aircraft, заявил изданию AIN, что к концу этого года компания надеется получить сертификат типа для R6000 от Управления гражданской авиации Китая (CAAC). Лётные испытания начались 28 декабря 2025 года в городе Дэян, провинция Сычуань. По словам Вана, прототипу ещё предстоит выполнить переходный полёт – сложный маневр, при котором конвертоплан или самолёт с поворотными винтами вертикального взлёта и посадки переходит из режима висения в горизонтальный полёт с использованием крыльев. Он признал, что переходный полёт может стать самым большим техническим препятствием для программы. Для сравнения, ещё не сертифицированный конвертоплан Leonardo AW609 совершил свой первый переходный полёт только через два года после первого испытания в режиме висения.

Компания United Aircraft использует недавние международные авиасалоны для представления R6000 клиентам за пределами Китая. На авиасалоне в Сингапуре компания также представила другие вертолёты из своей линейки, включая беспилотный вертолёт Boeing T1400 с тандемным расположением несущих винтов, а также несколько более компактных дронов, которые уже использу-

ются для доставки продуктов питания и посылок, опрыскивания сельскохозяйственных культур и тушения пожаров в некоторых районах Китая.

Помимо пассажирской модели, вмещающей от шести до двенадцати человек, United Aircraft предлагает модель R6000 для грузовых перевозок, реагирования на чрезвычайные ситуации и медицинской эвакуации. Компания заявляет о максимальной взлётной массе в 6100кг, грузоподъёмности до 2000кг и объёме грузового отсека в 7,6м³. Крейсерская скорость составляет 550км/ч, дальность полета – около 4000км, а практический потолок – 7620м.

Двухвинтовой летательный аппарат имеет конфигурацию с двумя турбовальными двигателями,

установленными в гондолах на законцовках коротких крыльев размахом 17,5м, каждый с несущим винтом. Его компоновка напоминает подход Bell V-280 Valor, где отклоняются только винты, а не двигатели, в отличие от архитектуры Bell-Boeing V-22 Osprey. Однако наиболее близким аналогом остается Leonardo AW609, гражданский конвертоплан меньшего восьмитонного класса, предназначенный в первую очередь для пассажирских и специальных задач.

Если компания успешно сертифицирует конвертоплан в соответствии с правилами CAAC, R6000 станет одним из первых крупных гражданских конвертопланов, полностью разработанных в Китае, и одним из немногих, предназначенных для тяжёлых беспилотных логистических операций.



Тайваньская 7A Drones планирует создание внутриостровных маршрутов eVTOL

Тайваньский производитель дронов и стартап в области передовой воздушной мобильности 7A Drones заключил соглашение о покупке 10 летательных аппаратов eVTOL SkyDrive SD-05. В соответствии с соглашением, 7A Drones подтвердила планы по использованию этих аппаратов на предлагаемых межостровных маршрутах медицинской эвакуации.

Соглашение основано на предварительном заказе, подписанном в мае 2025 года, в котором партнёры подробно изложили свои планы по использованию этих аппаратов для оказания экстренной воздушной медицинской помощи, соединяющей главный остров архипелага Пэнху с более отдалённым островом Хуцзин. По словам японской компании SkyDrive, с тех пор предложение продвинулось «от начальной стадии исследования до официального соглашения», а предлагаемый маршрут представляет собой «первый конкретный шаг» к операциям.

Компания SkyDrive планирует использовать свой пилотируемый двухместный летательный аппарат SD-05 в качестве дополнения к традиционному морскому и вертолётному транспорту, что позволит создать систему экстренной медицинской транспортировки, которая, по её мнению, будет «более надёжной в сложных морских условиях». В частности, учитывая частые отмены паромных переправ на отдалённые острова во время ненастной зимней погоды, «эта проблема особенно серьёзна для острова Хуцзин, где есть только одна базовая общественная клиника», - пояснила SkyDrive.

Поскольку SkyDrive планирует начать коммерческую эксплуатацию своей модели eVTOL в 2028 году, компания 7A Drones получит свой первый летательный аппарат в 2028 году, а ещё четыре – в 2029 году. Тем временем стороны продолжают взаимодействовать с заинтересованными сторонами, чтобы заложить основу для предстоящей интеграции eVTOL и «тщательно изучить технические, эксплуатационные и нормативные аспекты, необ-

ходимые для реализации этой инициативы», – заключила SkyDrive.

Острова Пэнху расположены примерно в 20 милях от материкового Тайваня и примерно в 125 милях от побережья Китая. В последние месяцы политическая напряженность между Китаем и Японией усилилась после того, как новое японское правительство заявило о своей готовности защищать Тайвань от любого китайского вторжения.



Bombardier завершила 2025 год на исключительной ноте

Канадская Bombardier сообщила о росте выручки в 2025 году на 10% по сравнению с тем же периодом прошлого года, до \$9,5 млрд, несмотря на сокращение доли рынка США в течение года на 5%.

«Мы выполнили стратегический план, намеченный в 2021 году, и завершили наш план по оздоровлению с уверенностью, дисциплиной и последовательным исполнением», - сказал Эрик Мартель, президент и генеральный директор Bombardier, который вернулся к руководству компанией в 2021 году, когда она рассматривала возможность банкротства. «Мы трансформировали бизнес, укрепили наши конкурентные позиции и создали чёткую и дисциплинированную историю роста – и будущее выглядит многообещающим».

В абсолютном выражении выручка компании за год выросла на \$866 млн, что в основном было обусловлено сильным ростом продаж в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Выручка Bombardier в Азиатско-Тихоокеанском регионе удвоилась, достигнув \$1 млрд по сравнению с \$515 млн в 2024 году. Рост на \$566 млн в этом регионе составил почти две трети от общего роста выручки компании в 2025 году. В Северной Америке, за исключением США, сильный рост наблюдался в Канаде и Мексике, в то время как в Европе отмечалось снижение, в том числе в Германии и Швейцарии. Высокие показатели были отмечены как в выручке от услуг по обслуживанию самолётов, которая выросла на 13% в годовом исчислении, так и в количестве поставленных самолётов (157 воздушных судов в 2025 году, на 11 больше, чем в 2024 году). Выручка от производства и прочих услуг увеличилась на \$642 млн в годовом

исчислении, главным образом за счёт увеличения поставок крупногабаритных самолётов и повышения отпускных цен, а выручка от послепродажных услуг выросла на \$269 млн в годовом исчислении.

Хотя выручка увеличилась, валовая маржа в процентах от выручки снизилась из-за увеличения затрат, связанных с поставщиками. Скорректированная EBITDA выросла на 15% в годовом исчислении, достигнув \$1,6 млрд, при этом маржа скорректированной EBITDA увеличилась на 60 базисных пунктов до 16,3%.

В 2025 году наблюдалось значительное улучшение генерации свободного денежного потока, который достиг \$1,1 млрд, что на \$840 млн больше, чем

в 2024 году. Это объясняется увеличением авансов клиентов, связанных с новыми заказами и поставками самолётов. Отчётный денежный поток от операционной деятельности составил \$1,2 млрд, что на \$405 млн больше, чем в 2024 году. Портфель заказов на конец года достиг \$17,5 млрд, что на \$3,1 млрд больше, чем на конец 2024 года.

В течение 2026 года компания планирует поставить более 157 самолётов, стремясь к выручке в \$10 млрд и скорректированной EBITDA в \$1,6 млрд. Этот прогноз сталкивается со значительными рисками, связанными с торговой политикой, особенно с недавним заявлением президента США Дональда Трампа, который в своём посте на Truth Social критиковал конкретно Bombardier.



Трамп «дожал» Bombardier

Несмотря на угрозу президента Трампа «лишить сертификации» самолёты Bombardier до тех пор, пока Министерство транспорта Канады не сертифицирует модели Gulfstream Aerospace, президент и генеральный директор Bombardier Эрик Мартель выразил уверенность, что ситуация, похоже, движется к разрешению.

В конце января Трамп выступил с этой угрозой на платформе Truth Social, заявив, что Канада упорно отказывается сертифицировать самолёты Gulfstream G500, G600, G700 и G800. «Канада фактически запрещает продажу продукции Gulfstream в Канаде посредством этого же самого процесса». Помимо призыва к аннулированию сертификатов Bombardier, он пригрозил ввести 50-процентные пошлины на самолёты канадского производства и сопутствующую продукцию.

Однако, выступая перед аналитиками и журналистами во время публикации финансовых результатов компании за четвертый квартал 2025 года, Мартель заявил, что «это вопрос, в который Bombardier сейчас не вовлечена. Он находится между Министерством транспорта Канады, каким-то образом Федеральным управлением гражданской авиации США и нашим конкурентом. Им нужно работать вместе, чтобы довести дело до конца».

Он сослался на комментарии администратора FAA Брайана Бедфорда, о которых на этой неделе сообщило агентство Reuters: «Я думаю, мы урегулировали проблемы с Канадой. Насколько я понимаю, Министерство транспорта Канады объявит о сертификации самолётов Gulfstream, которая откладывалась годами».

Мартель сказал: «Насколько я понимаю из сообщения FAA и из того, что я слышу в Канаде, ситуация движется к завершению... Я думаю, что эта ситуация разрешится, и мы вернёмся к нормальной работе как было раньше. Мы работаем в обычном режиме в США. Самолёты летают. Мы поставляем самолёты».

На вопрос о дальнейшей угрозе введения тарифов в дополнение к потенциальной отмене сертификации, он сказал, что Bombardier предоставляет прогнозы, исходя из предположения о нормальном годе. Однако, добавил он, «я даже не уверен, что

сейчас можно назвать нормой, потому что, если посмотреть на последние пять лет, мы пережили переломный момент, но он начался с пандемии и за последние пять лет было много шума, событий, которые создали неопределённость».

Всё это доказало, продолжил Мартель, что «как компания, мы можем преодолеть это. Мы всегда будем поступать правильно. Мы всегда будем ставить на первое место наших клиентов, наших сотрудников и обеспечивать качественное обслуживание рынка. Несмотря на эту нестабильную обстановку в последние пять лет, мы смогли добиться стабильных результатов и вывести компанию из кризиса».



Messe Frankfurt Saudi Arabia официально объявляет о запуске AERO Middle East x Sand & Fun 2026

Компания Messe Frankfurt Saudi Arabia официально объявила о запуске AERO Middle East x Sand & Fun 2026, знаковой авиационной платформы, которая должна стать крупнейшим и наиболее влиятельным авиашоу для авиации общего назначения на Ближнем Востоке.

Мероприятие проводится в партнёрстве с Саудовским авиационным клубом (SAC), официальным клубом авиации общего назначения Королевства и независимой некоммерческой организацией, основанной Его Королевским Высочеством. Принц Султан бин Салман бин Абдулазиз Аль Сауд, сотрудничающий с Главным управлением гражданской авиации (GACA), регулирующим органом сектора гражданской авиации Саудовской Аравии, что обеспечивает прочную институциональную основу и позиционирует мероприятие в центре сложившей-

ся и растущей экосистемы гражданской авиации Саудовской Аравии.

Выставка AERO Middle East x Sand & Fun 2026, знаменующая региональный дебют всемирно известного бренда AERO, пройдёт в аэропорту Тумама в Эр-Рияде с 24 по 28 ноября 2026 года, укрепляя роль Саудовской Аравии в международном ландшафте гражданской авиации, деловой авиации и передовой воздушной мобильности.

Запуск выставки представляет собой значительное стратегическое расширение для Messe Frankfurt Saudi Arabia на фоне устойчивого глобального роста в сфере гражданской авиации и воздушной мобильности нового поколения. Мероприятие представляет новый интегрированный авиационный формат, который объединяет международный биз-

нес, инвестиции и инновации с живыми полётами, захватывающим взаимодействием с публикой и впечатлениями от авиационного образа жизни, объединёнными в единое мероприятие. В основе платформы AERO Middle East лежит международная выставка B2B и стратегическое деловое направление, возглавляемое Messe Frankfurt Saudi Arabia и ориентированное на развитие авиации общего назначения, деловой авиации и будущей воздушной мобильности на Ближнем Востоке и за его пределами.

Выставка соберёт ведущих мировых производителей авиации общего назначения (АОН) и деловой авиации, производителей самолётов и специалистов по доработке, а также поставщиков авионики, поставщиков систем управления полётом и компании ТОиР, создавая всеобъемлющий рынок, охватывающий всю цепочку создания стоимости в авиации, включая новаторов в области передовой воздушной мобильности и eVTOL, демонстрирующих технологии, требования к инфраструктуре и операционные модели, формирующие будущее полётов. В дополнение к выставочной площадке, мероприятие будет включать в себя специальную деловую программу, разработанную для достижения ощутимых коммерческих результатов. Она будет включать в себя взаимодействие с инвесторами, международные B2B-встречи и программы для приглашённых покупателей, а также обсуждения политики и регулирования, касающиеся путей сертификации, развития инфраструктуры и доступа на рынок для авиации общего назначения, деловой авиации и передовых операций в области воздушной мобильности.



В Дубай поговорят о санкциях ЕС и США и их влиянию на воздушные суда зарегистрированные в Сан-Марино

Реестр воздушных судов Сан-Марино (Т7) соберет международное авиационное сообщество на авиационной конференции Сан-Марино 2026, мероприятии, направленном на укрепление межрегионального сотрудничества в глобальном авиационном секторе. Конференция пройдет с 14 по 16 апреля 2026 года в отеле The Lana в Дубае, ОАЭ. Организованная совместно с Управлением гражданской авиации Сан-Марино, конференция основывается на результатах прошлогодней конференции по безопасности.

В 2026 году конференция расширит свою тематику, выйдя за рамки вопросов безопасности и охватив такие темы, как нормативно-правовое регулирование, оперативный надзор, принятие технических решений и финансовые структуры, поддерживающие владение и эксплуатацию воздушных судов за рубежом, с особым акцентом на межрегиональное сотрудничество между Европой, Ближним Востоком и другими международными авиационными рынками.

Программа разработана с учетом текущих реальных проблем, с которыми сталкиваются владельцы, операторы и финансисты воздушных судов. В рамках основных дискуссий, панельных сессий и технических брифингов участники рассмотрят эволюцию нормативно-правовой базы и необходимость большей согласованности между регионами для обеспечения безопасной и соответствующей требованиям эксплуатации.

Центральное обсуждение будет посвящено санкциям ЕС и США и их практическому влиянию на зарегистрированные в Сан-Марино воздушные

суда. Эту сессию проведут юристы с непосредственным опытом консультирования владельцев и операторов по вопросам соблюдения нормативных требований в разных юрисдикциях. Также будет уделено важное место вопросам финансирования воздушных судов, с отдельным обсуждением защиты интересов кредиторов через реестр ипотечных залогов воздушных судов Сан-Марино и его взаимодействие с Кейптаунским международным реестром.

С операционной точки зрения, в рамках встречи будет проведена отдельная сессия, посвящённая импорту воздушных судов в Европейский Союз с участием OPMAS, ведущего импортера воздушных судов с регистрацией Т7 в ЕС для свободного обращения. Участники также услышат непосредственно от главы отдела лётной эксплуатации Управления гражданской авиации Сан-Марино Пола Стивенса, который представит практический обзор процесса подачи заявки на получение сертификата эксплуатанта воздушных судов Сан-Марино и текущих нормативных требований.

На технических сессиях будут рассмотрены темы, которые продолжают влиять на операционные риски и надзор, включая утверждение MEL и EFB, старение воздушных судов, постоянную поддержку со стороны владельцев сертификатов типа и оперативное использование бортовых самописцев. Кибербезопасность и защита данных будут рассмотрены в контексте современных лётных операций, наряду с обсуждением вопросов устойчивого развития и экологических соображений, которые всё больше влияют на нормативную политику и стратегию развития флота.

«Роль Сан-Марино в международной авиации продолжает расти, поскольку она основана на технической компетентности и ясности регулирования», - сказал Дэвид Колиндрес, президент Регистра воздушных судов Сан-Марино. «Эта встреча призвана способствовать информированному обсуждению между регионами и предоставить заинтересованным сторонам более чёткое понимание того, как нормативные решения воплощаются в операционную реальность».



Bombardier+Vista: взаимная любовь, взаимные дивиденды

За каждой продажей самолёта стоит своя история. Это особенно верно в отношении крупных заказов на поставку самолётов, таких как твердый заказ Vista Global на 40 Challenger 3500, оформленный на прошлой неделе. Но редко когда история настолько очевидна.

Ключевая фраза в пресс-релизе гласит: «Поставки начнутся немедленно в 2026 году». Это имеет огромное значение. На прошлой неделе Bombardier объявила о высоких финансовых результатах. Компания продала 1,4 самолёта на каждый поставленный в 2025 году. Это означало, что к концу года портфель заказов составил \$17,5 млрд, что на \$3,1 млрд больше, чем в декабре 2024 года. Дни, когда можно было получить выгодный слот в следующем квартале, давно прошли. Ну, если только вы не Томас Флор, основатель Vista Global. Он также вёл переговоры об опционе на 120 самолётов.

Тот факт, что Vista получила слоты в 2026 году для своих твёрдых заказов, демонстрирует её уникальные отношения с Bombardier. Первым самолётом Флора был Learjet. С тех пор он оставался верен канадскому производителю, заказав самолёты на сумму более \$10 млрд. Эти объёмы поставок показывают, что Bombardier по-прежнему ценит эти отношения.

Это не означает, что Флор получил те же скидки, которые он мог получить при размещении заказов в трудные годы после мирового финансового кризиса или в начале 2021 года во время пандемии COVID-19. Но в 2026 году слоты более ценны. Это особенно актуально для популярного среднеразмерного Challenger 3500.

«Спрос высок, и мы хотели закрепить за собой мощности на следующие 10 лет», - сказал Флор изданию Corporate Jet Investor. «У нас прекрасные отношения с Bombardier, и мы очень довольны сроками поставок. Предложенные нами опции также очень своевременны и обладают хорошей гибкостью».

Bombardier также знала о предстоящей сделке уже некоторое время. Флор обсуждал этот заказ более года, а серьезные переговоры проходили в течение последних четырех месяцев. Он вел переговоры с другими производителями, но, по его словам, всегда хотел остаться с Bombardier. Vista Global уже эксплуатирует более 100 самолётов Challenger. Компания также сотрудничала с Bombardier, чтобы добавить в семейство Challenger 300 раздвижную дверь и откидное сиденье для борпроводника, улучшив таким образом комфорт в салоне.

«Чем больше самолётов на одной платформе,

тем проще масштабировать деятельность», - говорит Флор. «Это упрощает работу симуляторов, пилотов, а также поиск запчастей и техническое обслуживание».

Флор отмечает, что число участников программы Vista Global в 2025 году выросло на 12%, а количество лётных часов участников увеличилось на 16% по сравнению с 2024 годом. Количество рейсов в США выросло на 11%, а в Европе - на 15%. Наиболее быстрорастущими рынками стали Ближний Восток (+32%), Азия (+22%) и Африка (+30%).

И председатель совета директоров Bombardier Пьер Бодуэн, и генеральный директор Эрик Мартель (который также работал в компании с 2002 по 2015 год) не забыли, насколько была важна Vista в трудные времена. Именно благодаря этим 22-летним отношениям поставки для компании Флора начинаются незамедлительно.



Saxon Air становится крупнейшим британским оператором чартерных вертолётов

Компания Saxon Air вступила в новую фазу ускоренного роста, позиционируя себя как крупнейшего британского оператора чартерных вертолётных перевозок. С декабря 2025 года к флоту присоединились пять новых вертолётов, находящихся в управлении компании, в результате чего общий вертолётный парк достиг двенадцати машин – дальнейшее расширение продолжается, и ожидается, что еще три вертолёта присоединятся к сертификату эксплуатанта к апрелю 2026 года.

Это достижение укрепляет позиции Saxon Air как надёжного вертолётных оператора, предоставляющего высококачественные услуги чартерных перевозок и управления воздушными судами по всей стране. Последнее приобретение под управлением Saxon Air – совершенно новый AgustaWestland AW109SP (G-ISPM) – отражает неизменную приверженность компании эксплуатации современных двухдвигательных VIP-вертолётов. Благодаря диверсифицированному флоту, который теперь включает Leonardo AW109S, AW109 Trekker, AW109SP, AW119Kx и Airbus H125, компания Saxon Air создала один из самых новых и универсальных портфелей вертолётной техники на британском рынке.

Будучи обладателем двойного сертификата эксплуатанта (АОС) (как вертолётной, так и самолётной техники), Saxon Air предлагает владельцам воздушных судов то, что мало кто из конкурентов может предложить: интегрированный доступ к рынкам чартерных перевозок вертолётов и бизнес-джетов через собственные команды.

Майлз Ричес, недавно назначенный руководителем

отдела продаж вертолётов в Saxon Air Helicopters, прокомментировал: «Это невероятно волнующее время для перехода на мою новую должность руководителя отдела продаж вертолётов в Saxon Air. Наш вертолётный бизнес находится в середине важного этапа роста, и наш флот должен удвоиться с семи вертолётов в начале 2025 года до четырнадцати к марту 2026 года, что позиционирует Saxon Air как одного из крупнейших европейских

чартерных вертолётных операторов. Недавнее поступление в эксплуатацию AW109S, наряду с совершенно новыми AW109SP и Trekker, ещё больше укрепляет наш новейший и самый разнообразный флот в Великобритании. В сочетании с нашими Airbus H125, которые заполняют явный пробел на рынке, это даёт нам уникальное и очень гибкое предложение для наших клиентов, заказывающих чартерные перевозки».



AirX получила возможность осуществлять внутренние рейсы по запросу в Саудовской Аравии

Главное управление гражданской авиации (GACA) предоставило AirX Charter разрешение на осуществление деятельности в качестве иностранного оператора в соответствии с Part 129 GACAR, разрешающее перевозчику осуществлять внутренние рейсы частных самолётов по запросу в Королевстве Саудовская Аравия, тем самым расширяя выбор для клиентов и улучшая доступ к высококачественным услугам деловой и частной авиации.

Выдача разрешения компании AirX знаменует собой ещё один важный шаг в продвижении целей Программы развития авиации в рамках Нацио-

нальной стратегии транспорта и логистики, которая направлена на то, чтобы к 2030 году Саудовская Аравия стала ведущим авиационным рынком на Ближнем Востоке. Это также отражает продолжающийся прогресс в рамках Дорожной карты GACA в области развития авиации общего назначения, которая направляет трансформацию сектора путем согласования развития инфраструктуры, регулирования и инвестиционных возможностей для удовлетворения растущего спроса на услуги частной авиации премиум-класса среди деловых путешественников и состоятельных лиц по всему Королевству.

Разрешение было вручено в штаб-квартире GACA в Эр-Рияде капитаном Сулейманом бин Салехом Аль-Мухаимидами, исполнительным вице-президентом GACA по авиационной безопасности и экологической устойчивости, г-ну Хуссаму Хаззури, генеральному директору группы компаний AirX, после успешного выполнения компанией AirX всех нормативных, операционных требований и требований авиационной безопасности в соответствии с Законом о гражданской авиации Саудовской Аравии.

Капитан Аль-Мухаимидами, комментируя разрешение, сказал: «Рынок гражданской авиации Саудовской Аравии демонстрирует уверенный рост, обусловленный растущим спросом на деловую и частную авиацию и поддерживаемый более широкой экономической трансформацией Королевства. Привлечение новых международных операторов, таких как AirX, усиливает конкуренцию, повышает качество обслуживания и обеспечивает соблюдение самых высоких международных стандартов безопасности полётов».

Хуссам Хаззури, генеральный директор группы компаний AirX, сказал: «Получение одобрения GACA является важной вехой для AirX и позволяет нам расширить наше оперативное присутствие в Саудовской Аравии. Мы с нетерпением ждём возможности предоставлять услуги частной авиации мирового класса, которые соответствуют амбициям Королевства в области авиации в рамках программы «Видение 2030» и поддерживают дальнейший рост его динамичного рынка гражданской авиации».



Бизнес-операторам рекомендовано подготовиться к сбоям в районе Персидского залива

Компания Dyami Security Intelligence предупреждает своих клиентов из авиационной отрасли о необходимости подготовиться к сбоям при полётах в районе Персидского залива. В недавно опубликованной оценке безопасности говорится, что силы США и Израиля готовятся к неизбежным атакам на Иран, которые могут спровоцировать угрозы безопасности в соседних странах и воздушном пространстве.

По словам аналитиков Dyami, увеличение количества боевых и вспомогательных самолётов в Средиземном море и Персидском заливе свидетельствует о том, что Пентагон переходит от «сигнальной» позиции к состоянию «исполняемой готовности».

«Коммерческим авиаперевозчикам на Ближнем Востоке следует ожидать быстрого изменения обстановки в воздушном пространстве в случае начала военных операций», - предупредили анали-

тики Dyami. «Внезапное закрытие воздушного пространства, расширение зон ограниченного доступа, помехи GPS, увеличение военного трафика и возможная ракетная или беспилотная активность в Ираке, Ливане, Иордании, Сирии, западном Иране и прилегающих районах представляют собой вероятный риск».

В докладе Dyami сделан вывод, что атаки на Иран могут начаться в конце этой недели и могут продолжаться несколько недель, при этом планы Пентагона, по-видимому, включают «первую волну» для ослабления стратегических возможностей Ирана с последующими ударами по вспомогательной инфраструктуре. В докладе говорится, что предупреждения о первых атаках США и Израиля на Иран с июня будут минимальными.

Прошлогодня кампания побудила Иран нанести удары беспилотниками по авиабазе Аль-Удейд в

Катаре. В последние дни США передислоцировали разведывательные самолеты RC-135V Rivet Joint с этого объекта на авиабазу на греческом острове Крит.

Команда Dyami, базирующаяся в Нидерландах и консультирующая операторов деловой авиации, предупредила клиентов о возможных нарушениях воздушного пространства и изменении маршрутов полётов в течение нескольких часов после начала любых военных действий. «Операторам следует пересмотреть маршруты на случай непредвиденных обстоятельств, планирование расхода топлива, запасные аэродромы и процедуры мониторинга NOTAM, а также быть готовыми к немедленным нормативным директивам и ограничениям воздушного движения со стороны УВД в регионе».

Тем временем, компания Osprey Flight Solutions предупредила своих клиентов об опасности, связанной с продолжающимся вооруженным конфликтом на севере Эфиопии. Группа по управлению рисками в авиации отметила, что военные противостояния между эфиопскими и эритрейскими силами в январе в регионах Амхара и Тиграй привели к приостановке полётов в аэропортах, включая Бахир-Дар (HABD), Гондар (HAGN), Лалибелу (HALL), Мекелле (HAMK), Аксум (HAAX), Шире Индаселассие (HASR) и Хумеру (HANU).

Аналитики Osprey предупредили об угрозах для самолётов со стороны зенитных ракет на высотах до 26000 футов, а также для инфраструктуры аэропортов. Компания также внимательно следит за рисками в области авиационной безопасности в Персидском заливе.



Argus: в январе мировой трафик остается устойчивым, несмотря на суровую зиму

Согласно последнему отчету TraqPak от Argus International, глобальная активность бизнес-авиации в январе 2026 года выросла на 2,4% в годовом исчислении и снизилась на 7,4% по сравнению с декабрем 2025 года. В Северной Америке из-за погодных условий в течение месяца наблюдался рост на 1,3% в годовом исчислении. В Европе январь завершился с ростом на 0,5%. Заглядывая вперед аналитики TRAQPak прогнозируют в феврале 2026 года рост активности в Северной Америке на 1,3% в годовом исчислении, а в Европе – на 4,3%.

Северная Америка

В январе 2026 года в Северной Америке наблюдался рост трафика деловой авиации на 1,3% по сравнению с предыдущим годом. Зимняя погода оказала сильное влияние на активность. С 1 по 22 января рост составил 6,5% по сравнению с предыдущим годом, однако после сильного зимнего шторма и последующих холодов с 23 по 31 января трафик снизился на 10,9%. Результаты по операционным категориям в январе были неоднозначными: рост наблюдался только в категории долевого рейсов – на 10,3% по сравнению с январем 2025 года, а активность Part 91 и Part 135 снизилась на 0,8% и 0,9% соответственно.

В целом по категориям воздушных судов показатели в течение месяца были в основном положительными, при этом наибольший прирост в годовом исчислении показали средние самолёты, на 2,2%. За ними следуют лёгкие джеты с ростом на 2,1%, а турбовинтовые самолёты завершили месяц с годовым приростом в 0,2%. В сегменте крупноразмерных бизнес-джетов статистически показатели остались на прежнем уровне, но технически они совершили на 21 рейс меньше, чем в январе 2025 года. Семь из двенадцати отдельных сегментов показали в январе положительную динамику. Наибольший индивидуальный рост был зафиксирован в сегменте долевого рейсов на турбовинтовых самолётах – на 17,3%.

Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	-2.4%	2.2%	17.3%	0.2%
Small Cabin Jet	0.2%	-1.6%	12.7%	2.1%
Mid Size Cabin Jet	-1.9%	-1.0%	8.9%	2.2%
Large Cabin Jet	2.5%	-5.5%	9.6%	0.0%
Total	-0.8%	-0.9%	10.3%	1.3%

Jan 2026 vs Jan 2025

В январе активность деловой авиации в Северной Америке показала ожидаемое снижение по сравнению с декабрём, сократившись на 7,4% за месяц. Результаты по операционным категориям были отрицательными, при этом наибольшее снижение наблюдалось в сегменте Part 135 – на 9,1% по сравнению с декабрём. Полёты Part 91 снизились на 6,6% за месяц, а активность в сегменте долевого рейсов – на 6,0%.

Европа

Активность в Европе продолжила положительную динамику девятый месяц подряд, показав рост на 0,5% по сравнению с январем 2025 года. В регионе сохраняется прежняя тенденция, при этом предпочтение отдается самолётам среднего и большого размера.

Acft Type	Jan 26 vs Jan 25	Jan 26 vs Dec 25
Turbo Prop	-8.2%	-5.5%
Small Cabin Jet	-2.7%	-8.8%
Mid Size Cabin Jet	3.2%	-3.4%
Large Cabin Jet	8.0%	2.8%
Total	0.5%	-3.4%

Африка, Азия, Австралия и Южная Америка

Остальные регионы мира получают импульс от пика лета в Южном полушарии. В общем рынок вырос на 8,1% в годовом исчислении, при этом спрос увеличился во всех четырёх категориях самолётов. По сравнению с декабрём активность в январе снизилась на 6,2%.

Acft Type	Jan 26 vs Jan 25	Jan 26 vs Dec 25
Turbo Prop	9.7%	-2.5%
Small Cabin Jet	16.7%	-10.7%
Mid Size Cabin Jet	6.3%	-6.5%
Large Cabin Jet	1.5%	-10.3%
Total	8.1%	-6.2%

От Санта-Клары до Милана и Мюнхена: VIP-мероприятия способствуют росту трафика бизнес-джетов

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 7-й недели 2026 года (9-15 февраля) глобальная активность бизнес-джетов увеличилась на 6,1% по сравнению с той же неделей 2025 года, достигнув в общей сложности 77000 рейсов, что составляет дополнительные 660 рейсов в день.

С начала года (с 1 января по 15 февраля) мировой трафик бизнес-джетов на 3,2% превышает аналогичный период прошлого года, но всё ещё немного отстает от темпов роста в 3,9%, достигнутых за тот же период 2025 года по сравнению с 2024 годом.

Главное событие недели: встреча мировых лидеров в Мюнхене

В преддверии ежегодной конференции по безопасности этого года в аэропортах Мюнхена наблюдалось заметное увеличение числа прибытий. За три дня до 62-й Мюнхенской конференции по безопасности (10-12 февраля) количество прибытий бизнес-джетов в аэропорты Мюнхена выросло до 165, при этом только 12 февраля было зафиксировано 110 посадок. Это в 2,4 раза превышает средний показатель за февраль, поскольку главы государств и высокопоставленные политики собрались в баварской столице на три дня для проведения диалога на высоком уровне по вопросам безопасности.

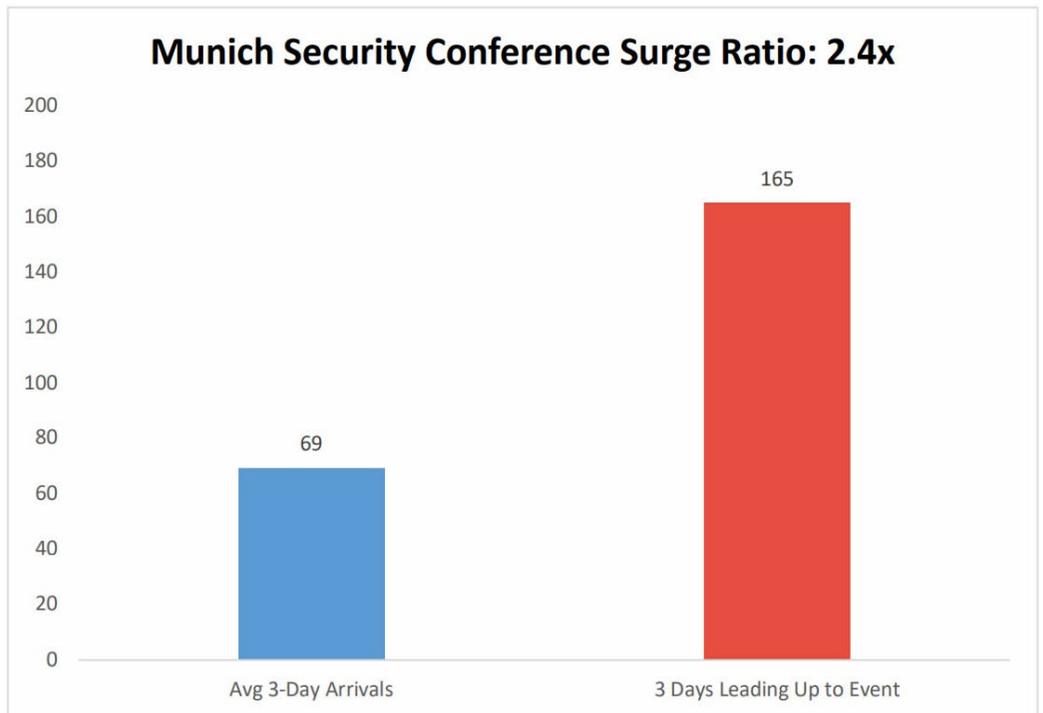
	YOY			
	W07 '26 vs '25	1-15 Feb '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	5.8%	4.2%	2.6%	4.5%
Europe	4.3%	4.3%	2.7%	1.8%
South America	32.7%	13.6%	9.8%	5.8%
Asia	7.0%	8.4%	6.5%	3.7%
Middle East	3.0%	9.3%	0.2%	1.1%
Africa	7.0%	4.3%	5.5%	(10.7%)
Global	6.1%	5.0%	3.2%	3.9%

Динамика вылетов бизнес-джетов во всём мире с начала года (с 1 января по 15 февраля)

Анализ показателей по регионам

Суперкубок в Калифорнии, родео в Техасе

Активность бизнес-джетов в Северной Америке на 7-й неделе 2026 года выросла на 6% по сравнению с 2025 годом, восстановившись после нескольких недель подряд снижения в годовом исчислении, вызванного зимним штормом в конце января. На ключевом рынке США, на который на прошлой неделе приходилось 70% от общего числа рейсов бизнес-джетов в мире, наблюдался рост на 6%. На уровне ключевых штатов США Калифорния лидировала по росту на 7-й неделе, зафиксировав на 20% больше рейсов бизнес-джетов, чем на той же неделе 2025 года. Этот спрос явно был вызван резким увеличением потока туристов на следующий день после Суперкубка, который проходил



Резкий рост прибытий на Мюнхенской конференции по безопасности

в Санта-Кларе. В Техасе также наблюдался двузначный рост на 10%, в основном в Сан-Антонио из-за выставки скота и родео 2026 года. За последние четыре недели (4-7 недели 2026 года) лидирует Калифорния с ростом на 15% по сравнению с аналогичным четырёхнедельным периодом прошлого года, за ней следуют Флорида с ростом на 4% и Техас с ростом на 2%.



Олимпийская драма в Италии, политики в Мюнхене

На 7-й неделе трафик бизнес-джетов в Европе вырос на 4% и составил почти 9600 рейсов. Среди ведущих европейских стран Италия стала лидером по росту – на 40% по сравнению с 7-й неделей прошлого года, чему способствовал приток туристов, направляющихся на спортивные мероприятия в Кортину. WINGX опубликует подробный анализ активности бизнес-джетов на Миланской Олимпиаде после церемонии закрытия.

Следом за Италией по темпам роста на 7-й неделе следовала Германия, показавшая увеличение на 8%, чему способствовала 62-я Мюнхенская конференция по безопасности, а затем Швейцария, продемонстрировавшая рост на 6%. Франция и Великобритания стали регионами с заметным снижением на прошлой неделе, упав на 5% и 4% соответственно.

За пределами Запада: Южная Америка и Азия подпитывают развивающиеся регионы

В совокупности регионы за пределами Северной Америки и Европы на 7-й неделе показали рост на 15% в годовом исчислении. На региональном уровне лидировала Южная Америка, где количество рейсов увеличилось на впечатляющие 33% по сравнению с той же неделей прошлого года, за ней следуют Азия и Африка, показавшие рост на 7%, а затем Ближний Восток с ростом на 3%.

За последние четыре недели Южная Америка значительно опережает прошлогодние показатели по объёму перевозок: количество рейсов выросло на 26%. В Африке активность выросла на 8%, в Азии – на 5%, а на Ближнем Востоке – на 2%.

Аналитик WINGX Ник Косински отмечает: «Седьмая неделя напомнила нам, насколько сильно крупные события могут стимулировать спрос на деловую авиацию. От Суперкубка в Калифорнии до зимних Олимпийских игр в Милане и Мюнхенской конференции по безопасности – каждое из них оставило заметный след в трафике бизнес-джетов. В целом, 2026 год начался многообещающе, и VIP-мероприятия явно компенсировали последствия шторма в последние недели января».

GAMA: общий доход от поставок за год впервые превысил \$35 млрд

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчёт о поставках и доходах в течение 2025 года. В целом, по сравнению с 2024 годом, в сегментах бизнес-джетов и поршневых самолётов наблюдался рост поставок, а предварительная стоимость поставок всех воздушных судов составила \$35,7 млрд, что на 14,6% больше, чем в предыдущем году.

«Состояние отрасли производства авиации общего назначения остается стабильным. Мы продолжаем наблюдать высокие показатели общего объёма поставленных воздушных судов, а также годовой объём продаж, превышающий \$35 млрд, что является самым высоким показателем за всю историю. Хотя в некоторых сегментах наблюдается незначительное снижение поставок, все они по-прежнему превы-

шают уровень 2019 года. Производители прилагают все усилия для решения современных задач и удовлетворения спроса, при этом они остаются сосредоточенными на повышении безопасности и внедрении инноваций для будущего всей авиационной отрасли», - заявил Джеймс Виола, президент и генеральный директор GAMA.

В 2025 году объём поставок поршневых самолётов по сравнению с 2024 годом увеличился на 10 единиц, достигнув 1782 воздушных судов, сегмент турбовинтовых самолётов незначительно снизился на 5,1%, до 594 единиц, а поставки бизнес-джетов увеличились на 11,8% и составили 854 самолётов. Стоимость поставленных самолётов в 2025 году составила \$31,0 млрд, что на 16,1% больше, чем в предыдущем году.



Поставки вертолётов в 2025 году составили 206 поршневых машин и 732 вертолётов с турбинными двигателями, что на четыре и 14 машин меньше соответственно по сравнению с 2024 годом. Предварительная стоимость поставок вертолётов в 2025 году составила \$4,7 млрд, что примерно на 5,5% больше, чем в предыдущем году. Данные по четвертому кварталу от компании Leonardo Helicopters на момент публикации были недоступны. Компания Leonardo Helicopters опубликует результаты за конец года на следующей неделе. GAMA исключила из сравнительной таблицы данные компании Leonardo за четвертый квартал 2024 года.

Отчет GAMA за весь 2025 год

Поставки самолётов и доходы за весь 2025 г.

Сегмент	2024	2025	Изменение
<i>Поршневые</i>	1,772	1,782	0,6%
<i>Турбовинтовые</i>	626	594	-5,1%
<i>Бизнес-джеты</i>	764	854	11,8%
ВСЕГО	3,162	3,230	2,2%
СТОИМОСТЬ	\$26,7 млрд	\$31,0 млрд	16,1%

Поставки вертолётов и доходы за весь 2025 г.

Сегмент	2024	2025	Изменение
<i>Поршневые</i>	210	206	-1,9%
<i>Газотурбинные</i>	746	732	-1,9%
ВСЕГО	956	938	-1,9%
СТОИМОСТЬ	\$4,5 млрд	\$4,7 млрд	5,5%

Консолидация отрасли вызывает опасения по поводу доверия к частной авиации

Авиационная отрасль США вступает в период повышенного внимания из-за роста числа отмен рейсов, вызванных действиями FAA по обеспечению безопасности полётов и растущим финансовым кризисом среди крупных частных операторов. Поскольку ставки так высоки, всё больше людей задаются вопросом, как управляется воздушное судно и кто контролирует принятие оперативных решений при изменении условий.

«Частная авиация – это не товар массового потребления», - сказал Барри Шевлин, генеральный ди-

ректор FlyUSA. «Это отрасль с высокой ответственностью. Самое важное – это то, как принимаются решения в условиях стресса, и продиктованы ли эти решения здравым смыслом или финансовыми соображениями. Доверие завоевывается в процессе работы, а не продается».

Данные FAA показывают, что операторы Part 135, специального раздела Федеральных авиационных правил (FAR), который регулирует коммерческие авиаперевозки по требованию, включая большинство чартерных рейсов на частных самолётах,

сильно различаются по размеру парка, структуре управления и степени зрелости управления безопасностью полётов, что приводит к существенным различиям в способах управления операционными рисками.

«Только около 70 из более чем 1000 чартерных операторов в США эксплуатируют 10 или более воздушных судов», - сказал Шевлин, отметив, что большинство операторов являются небольшими, а значительный парк воздушных судов сосредоточен в руках незначительного меньшинства.

В последние месяцы пассажиры в США столкнулись с массовыми перебоями в рейсах, связанными с зимними штормами, нехваткой авиадиспетчеров и ограничениями в доступности воздушных судов. В то же время раскрытие финансовой информации несколькими крупными частными авиакомпаниями, пользующимися поддержкой инвесторов, вызвало вопросы об устойчивости, управлении средствами клиентов и долгосрочной операционной устойчивости.

«Клиенты сегодня задают более сложные вопросы», - сказал Шевлин. «Кто управляет самолётом? Кто обладает окончательной властью при изменении условий? И рассчитана ли компания на долговечность, а не только на рост?»

Шевлин сослался на недавний отчет Wall Street Journal, в котором говорилось о том, что групповые чаты в WhatsApp, предназначенные только для приглашённых, всё чаще используются для покупки и продажи индивидуальных мест на частных самолётах. На этих неофициальных рынках



операторы могут иметь ограниченную информацию о том, что потенциальным пассажирам было сказано вне процесса бронирования, а у путешественников, которые не бронировали напрямую, может быть меньше практических возможностей самостоятельно проверить оператора и самолёт.

После пандемии частная авиация быстро консолидировалась благодаря тому, что операторы, обеспеченные капиталом, в больших масштабах скупали флоты и клиентские базы. Хотя консолидация может повысить эффективность, она также создаёт новые трудности, особенно когда ожидания роста сталкиваются с реалиями, связанными с циклами технического обслуживания воздушных судов, на-

личием экипажа и надзором со стороны регулирующих органов.

Отраслевые аналитики и нормативные документы подчеркивают риски, связанные с тем, что операторы полагаются на предоплаченные депозиты клиентов для финансирования текущих операций – практика, которая в прошлом приводила к сбоям в отрасли и приводила к тому, что потребители в совокупности теряли сотни миллионов долларов

В результате прозрачность, бухгалтерская дисциплина и оперативное управление становятся всё более важными для путешественников, оценивающих поставщиков услуг.

Хотя в частной авиации часто заботятся о безопасности полётов, Шевлин утверждает, что не все операторы подходят к этому с одинаковой строгостью. «Лицензирование – это всего лишь базовый уровень», – сказал он. «Важно то, как компания ведёт себя выше этой планки, как она обучает и расширяет возможности пилотов, как принимает решения о разрешении или не разрешении на полёты и насколько последовательно эти стандарты применяются во всем парке».

Помимо безопасности полётов, прозрачность ценообразования и операционной деятельности стала главной заботой клиентов частной авиации, особенно по мере того, как отрасль становится всё более сложной. Путешественники всё чаще ожидают ясности в вопросах затрат, назначения воздушного судна, информации об экипаже и логистики поездки с минимальными неожиданностями.

«На этом рынке люди не чувствительны к ценам, но они не любят неожиданностей», – сказал Шевлин. «Они хотят знать, сколько платят и чего ожидать. Прозрачность укрепляет доверие, а доверие – основа долгосрочных отношений».

Поскольку отрасль продолжает развиваться, FlyUSA рассматривает себя как часть более широкого изменения в том, как путешественники определяют роскошь. «Роскошь сегодня – это не вопрос имиджа», – сказал Шевлин. «Это вопрос уверенности. Мы обеспечиваем эту уверенность благодаря нашим исключительным показателям безопасности и тому, как наши операторы организованы для принятия решений при изменении условий».



Анализ трагедий: важные уроки, извлеченные из реальных отчётов об авариях

Федеральные авиационные правила США включают положения, согласно которым пилоты не могут «управлять воздушным судном небрежно или безрассудно, подвергая опасности жизнь или имущество других лиц». Такие правила не распространяются на пассажиров, хотя данные об авариях показывают, что время от времени они, по сути, ведут себя небрежно и безрассудно.

Анализ отчётов об авариях турбовинтовых деловых самолётов за последние 25 лет, проведённый ВJT, выявляет несколько примечательных случаев, когда пассажиры, операторы или владельцы невольно способствовали вероятной причине аварии или нанесению травм, в том числе себе или другим. Во многих случаях владелец или оператор воздушного судна, причастный к аварии, не находился на борту в момент крушения.

Если сомневаетесь, не двигайтесь.

Наиболее распространенный вид травм у пассажиров происходит из-за непристёгнутых ремней безопасности. Хотя это может показаться очевидным, в некоторых ситуациях попросить людей пристегнуться не так просто, как кажется. Например, обратите внимание на путаницу в аварии корпоративного самолёта 3 марта 2023 года, в которой непристёгнутый пассажир погиб, когда пилот непреднамеренно вызвал неожиданные, внезапные и сильные колебания самолёта вверх и вниз. По словам следователей, причиной путаницы, вероятно, стало постоянное горение индикатора «Пристегните ремни безопасности» во время полёта.

В ходе послеаварийных интервью со следователями капитан сообщил, что индикатор «Пристегните

ремни безопасности» горел на протяжении всего полёта и что он обычно никогда его не выключал. «Вероятно, пассажиры не ожидали, что индикатор «Пристегните ремни безопасности» будет выключен в какой-либо момент полёта, учитывая, что они регулярно летали с этим экипажем», - говорится в заключительном отчете следователей. «В результате пассажирам пришлось самостоятельно оценивать, безопасно ли вставать и передвигаться по салону. Если бы экипаж следовал надлежащим процедурам, пассажиров предупредили бы о возможных колебаниях, и [экипаж] мог бы сделать объявление, чтобы убедиться, что они действительно сидят с пристёгнутыми ремнями безопасности». Независимо от заключения расследования по вышеупомянутой аварии, многие авиакомпании постоянно используют индикатор «Пристегните ремни безопасности», чтобы быть готовыми к неожиданной турбулентности на протяжении всего полёта, которая может возникнуть в чистом воздухе или от следа более крупного самолёта впереди, как мы увидим в следующем сценарии.

8 августа 2019 года частный самолёт, летевший в спокойном воздухе, внезапно столкнулся с неожиданной турбулентностью от спутной струи. Индикатор «Пристегните ремни безопасности» был выключен. Незакреплённые предметы, пассажиры и бортпроводница были разбросаны по салону, в результате чего несколько человек получили незначительные травмы, а один пассажир получил серьёзную травму. Следователи связали травмы с выключенным индикатором «Пристегните ремни безопасности».

21 марта 2018 года три пассажира бизнес-джета



получили травмы, проигнорировав только что загоревшийся индикатор «Пристегните ремни безопасности». Экипаж отчаянно пытался привлечь внимание пассажиров, мигая индикатором. Во время снижения перед посадкой пилоты включили индикатор и снова включили его, когда самолёт попал в лёгкую турбулентность. Несмотря на многочисленные предупреждения экипажа о непристегнутых ремнях безопасности, трое из пяти пассажиров не были пристёгнуты во время турбулентности. Один из непристёгнутых пассажиров получил серьезные травмы, а двое других – незначительные.

В аварии 21 ноября 2021 года, произошедшей во время полёта долевого оператора, решающее значение имело время. Во время крейсерского полёта, когда индикатор «Пристегните ремни безопасности» был выключен, неожиданно началась лёгкая турбулентность. Экипаж включил индикатор. Через несколько мгновений самолёт попал в умеренную турбулентность, как раз когда один из пассажиров возвращался на своё место из туалета. Пассажир упал и сломал несколько ребер.

Пассажир пострадал при аналогичных обстоятельствах во время полёта 29 марта 2022 года на корпоративном турбовинтовом самолёте. Пилот сообщил, что во время снижения самолёт попал в «внезапную зону» сильной турбулентности в чистом воздухе. Непосредственно перед этим загорелся индикатор «Пристегните ремни безопасности», и пилот устно проинструктировал пассажиров убедиться, что они пристёгнуты. Пассажир, который пытался удержаться, когда началась

турбулентность, ударился головой о потолок салона, получив серьёзную травму.

Владелец самолёта получил серьёзную травму, когда его отбросило к боковой стенке во время полёта 1 марта 2015 года, когда он встал, пока его бизнес-джет ещё находился в движении. После посадки пилот не смог остановить самолёт на оставшейся части взлётно-посадочной полосы. Он скатился с конца полосы на несколько сотен футов и получил значительные повреждения. Остальные пять пассажиров на борту оставались пристёгнутыми ремнями безопасности до тех пор, пока движение самолёта не прекратилось. Владелец встал, чтобы подойти к входной двери салона, прежде чем ему стало ясно, что самолёт не собирается останавливаться на взлётно-посадочной полосе.

Оставаясь в безопасности на внутри самолёта

Пассажирам также следует соблюдать осторожность, когда самолёт находится на земле, независимо от того, движется он или нет. Оператор частного борта сообщил, что после приземления, находясь на стоянке у трапа, пилот покинул кабину, чтобы открыть дверь салона. Он «обнаружил главного пассажира, стоящего перед дверью главного салона и ожидающего выхода из самолёта», - говорится в отчёте о расследовании. «Пилот смог открыть дверь, но у него не было места, чтобы выйти вперёд пассажирки, как это было предусмотрено обычной процедурой». Когда пассажирка начала спускаться по трапу самолёта, её нога поскользнулась. Она приземлилась на колени и смогла удержать равно-

весие, ухватившись за поручни, но не раньше, чем сломала лодыжку.

Во время проверки тормозов при вырубании на взлёт 30 декабря 2005 года пассажирка отстегнула ремень безопасности, чтобы пересесть на другое место, когда произошла внезапная остановка. Она упала в проход. После того, как второй пилот помог ей, она решила продолжить полёт к месту назначения. Примерно неделю спустя пилот узнал, что у неё небольшой перелом ключицы.

После того, как 15 июня 2001 года корпоративный турбовинтовой самолёт совершил ночную посадку и остановился у трапа, пассажирка получила серьезные травмы, наткнувшись на лопасть воздушного винта после выхода из самолёта. «На улице было темно. Я вышла из самолета, чтобы пройти в ангар», - рассказала она следователям. «Там не было ни наземной службы поддержки, ни трапа для выхода из самолёта. Не было освещения. Пилот не давал никаких команд пассажирам перед выходом из самолёта... и не указывал, в каком направлении двигаться, когда мы выйдем. Как оказалось, как только вы выходите из самолёта, направление на ангар приводит вас прямо к пропеллеру».

Однако, согласно отчету о расследовании, там присутствовала наземная команда, и они сказали, что «она просто врезалась в заднюю часть пропеллера, и мы не смогли её остановить». Одна из пассажирок заявила, что ей отчаянно нужно было в туалет, и она «просто сбежала, когда самолёт остановился». Следователи возложили вину за аварию на пассажирку.

Одно из основных правил: если только наземный или воздушный экипаж не распорядится иначе, при выходе идите прямо и не поворачивайте, пока не дойдете хотя бы до конца крыла. При выходе из вертолета требуется особая бдительность, поскольку, если лопасти несущего винта не вращаются, они могут опуститься на высоту роста обычного человека. Помните, что рулевые винты также представляют опасность.

Оказывая давление на пилота

Настойчивые требования – скрытые или явные – к экипажу приземлиться в запланированном пункте назначения при любых обстоятельствах неоправданы. Это может быть истолковано как «вмешательство» в выполнение обязанностей экипажа, что запрещено федеральными правилами. Что ещё более важно, это создает ненужный стресс для

пилотов, которые и без того находятся под давлением, вынуждая их прибыть в пункт назначения вовремя. В недавней авиакатастрофе служебного вертолёта со смертельным исходом был повинен владелец. 4 июля 2019 года двухдвигательный турбинный вертолёт упал в море после взлёта тёмной безлунной ночью над водой. Два пилота и пять пассажиров погибли. Следователи заявили, что вероятной причиной была пространственная дезориентация, которая возникает, когда пилоты внезапно теряют ощущение местоположения, направления и движения при отсутствии внешних визуальных ориентиров. На решение пилотов совершить полёт повлияло «внешнее давление», оказанное владельцем вертолёта напрямую.

Шесть человек погибли 7 февраля 1990 года, когда однодвигательный турбинный вертолёт разбился при попытке приземлиться в отдалённом месте

во время снежных шквалов. Пилот не смог вспомнить, что произошло, а выживший пассажир отказался от допроса следователями. Бывший сотрудник сообщил, что «должностные лица компании оказывали давление на пилотов, заставляя их выполнять полёты, несмотря на неблагоприятные погодные условия».

Чартерные компании и туроператоры, конкурирующие за пассажирский бизнес, также были обвинены в авариях из-за того, что они оказывали давление на своих пилотов, заставляя их выполнять задания. 25 июня 2015 года со смертельным исходом разбился однодвигательный туристический турбовинтовой самолёт. Следователи установили, что вероятной причиной этого происшествия стало решение пилота выполнять полёт в условиях плохой видимости и корпоративная культура компании-оператора, «которая молчаливо одобряла полёты в опасных погодных условиях и не смогла справиться с рисками, связанными с конкурентным давлением на туроператоров. У компании не было официального разрешения на полёты в опасных погодных условиях».

Будьте осторожны, что бы вы ни пожелали, это подходящее описание для следующего происшествия, произошедшего 5 мая 2021 года: узнав, что другой бизнес-джет, летевший в тот же пункт назначения, должен был прибыть на две минуты раньше, экипаж потерпевшего аварию самолёта увеличил скорость, чтобы завершить полёт первым. В окончательном отчете о расследовании был сделан вывод, что это было сделано для «удовлетворения пожеланий пассажиров».



Самолёт недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Reims-Cessna F172N Skyhawk**

Год выпуска: **1976 г.**

Место съёмки: **август 2025 года, Кемерово (Borovoy) - ZCT5, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко