

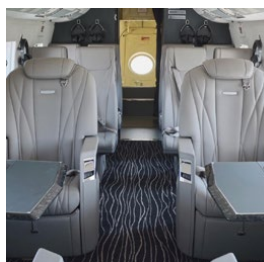
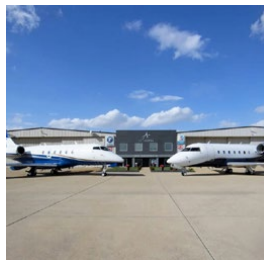


На текущей неделе авиационная общественность активно обсуждала информацию о возможном запрете полётов авиации общего назначения. Министерство транспорта и Росавиация получили уведомление от Министерства обороны России, которое предлагает установить особый режим для гражданских воздушных судов на высотах от 0 до 5100 метров в пределах Московской воздушной зоны.

Согласно предложенным мерам, ограничения не коснутся следующих видов полётов: регулярные и чартерные пассажирские рейсы, выполняемые по расписанию и маршрутам обслуживания воздушного движения в/из аэропортов; рейсы для оказания медицинской помощи и эвакуации; полёты для выполнения авиационно-химических работ, а также для мониторинга трубопроводов и линий электропередач; полёты, осуществляемые в рамках государственных контрактов.

Возможность введения особого режима полётов предусмотрена в Федеральных правилах использования воздушного пространства, в пункте 55 ФП ИВП. Согласно этим правилам, Росавиация может установить особый режим по представлению Генерального штаба Вооружённых Сил Российской Федерации. Перед введением ограничений соответствующий приказ должен пройти все необходимые процедуры согласования, включая регистрацию в Министерстве юстиции России. В случае принятия таких решений, информация об ограничениях и сроках их действия будет доведена до пользователей воздушного пространства в установленном порядке.

По словам отраслевого аналитика Ролланда Винсента из Rolland Vincent Associates, рынок новых и подержанных бизнес-джетов остаётся крайне ограниченным с точки зрения доступности. На прошлой неделе он выступил в качестве модератора панельной дискуссии по этой теме на региональном форуме NBAA, который проходил в Уайт-Плейнсе, штат Нью-Йорк, в аэропорту Westchester County Airport (KHPN).



Рост мирового трафика бизнес-джетов обусловлен региональными различиями

WINGX: Совокупные данные по рынку бизнес-джетов на Ближнем Востоке показали некоторое восстановление после первых недель с начала конфликта, но если посмотреть на данные по отдельным странам, картина гораздо более неоднозначна

стр. 21

Частным пилотам закроют полёты почти над всей Центральной Россией

В начале июня в Московской воздушной зоне введут полный запрет на полёты гражданских воздушных судов на всех высотах до 5100 метров. Минтранс и Росавиация получили представление от Минобороны России, предусматривающее особый режим для полётов гражданских воздушных судов

стр. 23

GAMA: в первом квартале общая стоимость поставок выросла

Результаты за первые три месяца 2026 года, по сравнению с аналогичным периодом 2025 года, показывают увеличение поставок поршневых самолётов и бизнес-джетов, а также рост общей стоимости поставок воздушных судов

стр. 24

Летаем на «восьмёрке» с комфортом

На рынке бизнес-авиации произошло знаковое событие: парк чартерных бортов компании «РЧС» расширился до четырёх вертолётов Ми-8АМТ 2014, 2023, 2024 и 2025 годов выпуска в двух улучшенных версиях компоновки салона – «ВИП» и «Пассажирский»

стр. 25

AutoFlight совершила первый полёт eVTOL в Средней Азии

Компания AutoFlight успешно выполнила первый демонстрационный полёт eVTOL тоннного класса в городе Алатау, Казахстан, что стало первым в Средней Азии полётом электрического летательного аппарата с вертикальным взлетом и посадкой городской воздушной мобильности (UAM). Этот важный этап был достигнут в сотрудничестве с компанией Alatau Advance Air Group Ltd. (AAAG), которая уже приобрела и оплатила eVTOL от AutoFlight.

В ходе церемонии обе стороны подписали Меморандум о взаимопонимании на поставку ещё 50 eVTOL серии V2000/V5000, предназначенных для обеспечения низковысотных перевозок по территории Казахстана и региона в целом.

На демонстрационной площадке в городе Алатау уже ведётся строительство первого вертипор-

та UAM Center Eurasia, который вскоре станет первым в Казахстане хабом городской воздушной мобильности.

Алишер Абдыкадыров, генеральный директор государственного фонда Alatau City Authority, заявил: «Это больше, чем просто демонстрация новой технологии. Это представляет собой переход к новой модели городского развития, где инновации, цифровая трансформация и передовые решения в области мобильности становятся новым экономическим сектором».

AAAG и Alatau City Bank намерены сотрудничать в целях привлечения иностранных инвестиций и поддержки механизмов ликвидности для содействия реализации стратегической инициативы AAAG.



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



Джет Порт

Первый King Air 360 отправится в Монголию в конце 2027 года

Hunnu Air разместила первый в Монголии заказ на Beechcraft King Air 360, поставка ожидается в конце следующего года. Чартерный оператор будет использовать турбовинтовой самолёт для туристических и транспортных услуг, а также для VIP-перевозок внутри Монголии.

Этот King Air 360 дополняет другие недавние заказы Hunnu Air, которые включают два пассажирских варианта Cessna SkyCourier (первый самолёт SkyCourier в Монголии) и Cessna Grand Caravan EX. Они пополнят существующий парк самолётов Grand Caravan EX компании Hunnu Air.

«Beechcraft King Air 360 основан на десятилетиях проверенных возможностей, предлагая операторам необходимую гибкость в выполнении коммерческих, специальных и региональных рейсов», - сказал Майк Ши, вице-президент по стратегии и продажам Textron Aviation. «Это пополнение расширяет возможности Hunnu Air по достижению большего количества направлений и удовлетворению растущих потребностей путешественников во всей Монголии».

По данным Textron Aviation, более 7900 самолётов King Air, поставленных по всему миру с 1964 года, налетали около 66 млн часов.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

EASA сертифицировала Gogo Galileo FDX для Airbus ACJ320

Компания Airbus Corporate Jets получила дополнительный сертификат типа (STC) EASA для решения Gogo Galileo с полнодуплексной (FDX) связью на своих самолётах серии ACJ320ceo/neo, предоставляя самый высокоскоростной вариант в платформе ACJ Connect для семейства узкофюзеляжных самолётов.

Сертификация охватывает установку, в основе которой лежит электронно управляемая плоская антенна с двумя отдельными массивами – один предназначен для передачи, а другой для приёма – обеспечивающими одновременную двустороннюю передачу данных. Такая архитектура позволяет системе достигать скорости загрузки до 195 Мбит/с и скорости выгрузки до 32 Мбит/с, что является значительным шагом вперед по сравнению с полу-

дуплексным (HDX) решением, ранее сертифицированным для семейства ACJ319, максимальная скорость которого составляет 60 Мбит/с на загрузку и 11 Мбит/с на выгрузку. Сервис Galileo от Gogo использует низкоорбитальную (НОО) группировку спутников Eutelsat OneWeb, состоящую из более чем 640 аппаратов, обеспечивая меньшую задержку и более широкое покрытие по сравнению с традиционными геостационарными сетями.

Платформа ACJ Connect была разработана совместно с Gogo и впервые анонсирована в феврале 2025 года. Airbus поставляет полное решение – включая сертификат типа (STC), антенное оборудование и монтажные комплекты – через свою сеть сервисных центров, и первые самолёты серии ACJ320 уже проходят дооснащение.



Решения,
создающие
стиль

→
jetport-interiors.tech

Британский чартерный оператор Zenith объявил о банкротстве

Британский чартерный оператор Zenith Aviation прекратил свою деятельность после того, как 15 мая перешёл под внешнее управление. Пол Харгривз из Nexus Corporate Solutions выступает в качестве внешнего управляющего и ищет новых владельцев для компании, базирующейся в лондонском аэропорту Биггин-Хилл (EGKB).

В марте 2025 года Zenith была приобретена группой по управлению воздушными судами и чартерным перевозкам Opul Jets, но эта компания – теперь работающая под названием Thela Jets – прекратила контролировать деятельность в декабре. Компания Zenith эксплуатировала самолёты Bombardier Learjet 45 и два Learjet 75 в соответствии со своим британским сертификатом эксплуатанта воздушных судов, но не является их владельцем.

В письменном заявлении Харгривз сообщил, что Zenith «находится в неплатежеспособном положении из-за проблем с денежным потоком, невыплаченных долгов и давних проблем с собственностью и управлением». Он рассматривает варианты возможного спасения или выкупа.

Согласно неаудированной финансовой отчетности, по состоянию на 29 марта 2025 года Zenith понесла общий убыток в размере чуть более 1,9 млн фунтов стерлингов. За предыдущие 12 месяцев компания зафиксировала выручку в размере 14,2 млн фунтов стерлингов и насчитывала 41 сотрудника.

Девять сторон уже выразили заинтересованность в активах Zenith, оценка которых должна состояться в следующий вторник.



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

AirSprint ввёл во флот 44-й самолёт

Канадский долевого оператор AirSprint пополнил свой флот 44-м самолётом – Cessna Citation CJ3+. Этот бизнес-джет стал 21-м CJ3+ в парке AirSprint, что отражает продолжающееся расширение крупнейшего в Канаде оператора частных самолётов.

«Постоянный рост нашего флота отражает высокий спрос на нашу модель долевого владения и доверие, которое наши владельцы оказывают AirSprint», - сказал Скотт Венц, вице-президент AirSprint по продажам и маркетингу и главный операционный директор. «CJ3+ неизменно демонстрирует исключительные характеристики для наших владельцев, и мы рады приветствовать ещё один самолёт этого типа в эксплуатации».

Ввод в эксплуатацию этого самолёта также способствует дальнейшему росту команды AirSprint в области лётной эксплуатации, техобслуживания и обслуживания владельцев. По мере расширения флота растёт и стремление компании инвестировать в людей, инфраструктуру и технологии для обеспечения наилучшего в своём классе опыта владения самолётом.

Cessna Citation CJ3+ зарекомендовал себя как надёжный и эффективный самолёт в парке AirSprint, известный своей производительностью и возможностью совершать полёты в самые разные пункты назначения. Его приобретение ещё больше укрепляет способность компании предоставлять стабильно высококачественные услуги, сохраняя при этом гибкость, которую ценят владельцы долевого самолётов.

Delta Air Lines продлевает действие ограничений на продажу акций Wheels Up

Компания Delta Air Lines согласилась продлить действие ограничений на продажу всех акций Wheels Up ещё на один год, до 22 мая 2027 года. Продление распространяется на более чем 35% от общего количества находящихся в обращении акций Wheels Up по состоянию на 22 мая 2026 года.

Delta, которой принадлежит приблизительно 95% компании после инвестиций в размере \$500 млн в 2023 году, не имеет права продавать эти акции в течение периода действия ограничений. Этот шаг предпринят одновременно с обязательством Delta возглавить новый кредитный договор на сумму \$100 млн для компании.

«Это продление срока действия соглашения, наря-

ду с лидерством Delta в отношении нашего недавно объявленного обязательства по предоставлению срочного кредита в размере \$100 млн, отражает твёрдую уверенность в нашей стратегии и ускоряющийся темп развития нашего уникального стратегического партнерства», - заявил генеральный директор Wheels Up Джордж Мэттсон.

Delta впервые приобрела долю в Wheels Up в 2020 году, когда объединила свою дочернюю компанию Delta Private Jets с этой компанией. В сентябре 2023 года она значительно расширила своё участие, возглавив консорциум инвесторов, который спас убыточного оператора частной авиации от банкротства и назначил Мэттсона, бывшего члена совета директоров Delta, генеральным директором.



Gama Aviation открыла FBO в Шардже

Компания Gama Aviation открыла свой новый FBO в международном аэропорту Шарджи (OMSJ) в ОАЭ. По словам компании, новый объект стоимостью \$60 млн был спроектирован и сдан в эксплуатацию, чтобы установить новый стандарт для операций деловой авиации в регионе.

FBO включает в себя двухэтажный терминал площадью 3000 кв.м. с услугами иммиграционного и таможенного контроля на месте, современный главный зал ожидания, частные залы ожидания со специальными развлекательными системами, бизнес-услугами и обслуживающим персоналом, и зону отдыха с креслами-реклайнерами и мягким освещением. Наверху расположен бар с видом на перрон, где подают изысканные блюда и напитки.

Для экипажей предусмотрена зона отдыха с видом на перрон для предполётных инструктажей и планирования, комнаты для сна, душевые, круглосуточное питание и напитки по запросу, а также приоритетная парковка рядом с терминалом.

Ангар комплекса площадью 12100 кв.м. значительно увеличивает пространство для размещения самолётов и предусматривает операции по линейному техобслуживанию собственными силами Gama. У ангара предусмотрен прямой въезд/выезд по рулежной дорожке, минимизируя необходимость буксировки и ускоряя оборот самолётов. Завершает комплекс выделенная вертолётная площадка для бесперебойного сообщения с Шарджей, Дубаем и Северными Эмиратами. Аэропорт расположен в 30-40 минутах езды от Дубая наземным транспортом.

Universal Aviation получила IS-BAH Stage II в Мадриде

FBO компании Universal Aviation в аэропорту Мадрид-Барахас Адольфо Суарес (LEMD) получил аккредитацию Stage II в соответствии с Международным стандартом наземного обслуживания деловых самолётов (IS-BAH). Это достижение совпадает с началом пикового сезона в Средиземноморье и Южной Европе.

«Получение аккредитации IS-BAH Stage II в Мадриде – важная веха для нашей испанской команды и прямое отражение того, насколько серьёзно мы относимся к безопасности, стабильности и операционной дисциплине», – сказал Адольфо Арагон, генеральный директор Universal

Aviation. «Мадрид – важный центр деловой авиации в Европе, особенно в средиземноморский летний сезон, и операторам нужен надёжный партнёр, когда темпы работы возрастают. Эта аккредитация демонстрирует, что наша система управления безопасностью не только внедрена, но и активно интегрирована в повседневную работу нашей команды».

Сертификация IS-BAH Stage II подтверждает, что система управления безопасностью наземного обслуживания достигла зрелости, превзойдя первоначальный уровень внедрения, и последовательно применяется в повседневной работе.



Vista приходит в Китай с Global 8000

Компания Vista представила в Китае новый флагманский самолёт своего флота, Bombardier Global 8000, стремясь к расширению в регионе. По данным компании, в период с 2024 по 2025 год объём полётов Vista в Большом Китае вырос на 32% и одновременно на 25% в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Группа высоко оценивает потенциал Большого Китая, заявив, что страна вступает в «революционную фазу роста», при этом Гонконг остаётся третьим по значимости финансовым центром в мире, а Шанхай поднялся на шестое место, согласно Глобальному индексу финансовых центров.

Оба города неизменно входят в число ведущих направлений Vista по трафику, и оператор запустил тур Global 8000 в обоих городах. Vista надеется привлечь растущую базу сверхсостоятельных людей в Большом Китае и увеличить объём перевозок в регионе. Компания отметила, что рейсы между Гонконгом и Шанхаем входят в тройку самых популярных маршрутов в регионе, за ними следуют рейсы между Гонконгом и Токио. Спрос из Гонконга вырос на 35%, а объём перевозок между Азией, Европой и Северной Америкой в прошлом году стабильно рос.

Vista назвала тур Global 8000 частью общей стратегии по расширению спектра своих услуг в регионе. В октябре компания запустила платформу XO в Азии, чтобы предложить сбалансированное сочетание премиальных продуктов на основе подписки и варианта без каких-либо обязательств.

Platoon Aviation меняет своего флагмана

Textron Aviation объявила о заключении соглашения с Platoon Aviation о приобретении нескольких самолётов Cessna Citation Longitude, что позволит базирующейся в Гамбурге компании стать крупнейшим оператором данного типа в Европе. Поставки Citation Longitude ожидаются в 2027 году. В настоящее время основу парка оператора составляют Pilatus PC-24.

Будучи флагманом, Citation Longitude разработан с учётом потребностей как пилотов, так и пассажиров, предлагая передовую авионику, эффективную эксплуатацию и изысканный опыт полёта. Этот бизнес-джет идеально подходит для чартерных рейсов по Европе, предлагая дальность полёта и характеристики, позволяющие совершать беспосадочные рейсы по ключевым деловым коридорам, включая такие маршруты, как Гамбург – Мадрид и Лондон – Афины. Самолёт отличается самым ти-

хим салоном в суперсреднем классе, плоским полом и высотой 1,83 метра, вмещает до 12 пассажиров и имеет лучшее в своём классе пространство для ног.

«Platoon Aviation переосмысливает представление о деловой авиации в следующем десятилетии», – сказал Дениз Вайсенборн, генеральный директор Platoon Aviation. «Расширение флота бизнес-джетом Citation Longitude отражает наше стремление создать перспективную авиационную платформу следующего поколения, которая сочетает в себе операционную эффективность, экологичность и бескомпромиссный комфорт. Этот самолёт позволяет удовлетворять меняющиеся ожидания современных путешественников, предоставляя нашим клиентам большую гибкость, надёжность и возможности полётов по всей Европе и за её пределами».



Отчёт Electra демонстрирует возможности прямого выхода на авиационный рынок

Согласно новому исследованию компании Electra, которая разрабатывает гибридную девятиместную модель EL9 Ultra Short, новые региональные самолёты, обладающие большей оперативной гибкостью и более низкими затратами, могут обеспечить экономию времени на более чем 2600 внутренних рейсах в США продолжительностью от одного до трёх часов. В исследовании Direct Aviation Market Outlook рассматривается вопрос замены автомобилей воздушным транспортом на поездки протяженностью до 410 км, для которых в настоящее время нет регулярных авиарейсов.

По данным компании Electra из Вирджинии, самолёт EL9, который планируется эксплуатировать с ВПП длиной всего 40 метров, может открыть воз-

душные маршруты, которые в настоящее время нерентабельны. Часть плана основана на возможности самолёта совершать полёты с так называемых «распределённых точек доступа», которые могут включать в себя парковки, крыши, поля или баржи. В основе анализа Electra лежат ежедневные автомобильные поездки, совершаемые в настоящее время в США 35 млн пассажирами на расстояние от 80 до 800 км. Это составляет 1,6 млн пассажиромиль в год и включает более 6000 маршрутов с более чем 1000 пассажирами каждый день.

Компания Electra считает, что 80% поездок на расстояние от 80 до 450 км не имеют удобной альтернативы авиаперевозкам, что вынуждает путешественников использовать автомобили. По

результатам исследования, для маршрутов, используемых не менее чем 1000 путешественниками ежедневно, 1851 маршрут позволит сэкономить час времени, на 540 маршрутах – два часа, а на 227 – три часа.

Согласно исследованию Electra, рынок прямых авиаперевозок в США может потребовать от 12000 до 16000 самолётов в течение первых 10 лет. Компания сообщила о подписании писем о намерениях с более чем 60 потенциальными операторами, охватывающих более 2200 заказов на самолёты.

Компания Electra, поддерживаемая Lockheed Martin Ventures, Honeywell и Safran, планирует начать полёты прототипа EL9 в 2027 году, стремясь завершить сертификацию типа в соответствии с правилами Part 23 в 2029 году. Уже сейчас проводятся лётные испытания двухместного демонстрационного образца EL2. Electra заявляет, что EL9 сможет перевозить девять пассажиров и пилота. Ожидается, что максимальная крейсерская скорость самолёта составит 325 км/ч, а уровень шума при взлёте – 75 дБА.

Основой для исследования Electra послужил анализ существующих моделей передвижения за трехмесячный период весной 2025 года, включающий данные о местоположении, данные о подключенных транспортных средствах и использовании кредитных карт. В рамках пилотной программы, разработанной Технологическим институтом Джорджии, были рассмотрены автомобильные поездки на расстояние от 80 до 800 км, а также поездки в аэропорты на расстояние от 50 до 800 км.



Joby добивается опровержения обвинений Archer в связях с Китаем

Компания Joby Aviation добивается отклонения исков компании Archer Aviation, обвиняющей её в сокрытии масштабов своей деятельности в Китае и ненадлежащей классификации импорта с целью избежать уплаты таможенных пошлин.

Эти обвинения являются частью более широкой судебной тяжбы, разворачивающейся на фоне конкуренции между разработчиками eVTOL за сертификацию своих летательных аппаратов и запуск коммерческой эксплуатации. Во встречном иске, поданном в марте, компания Archer обвинила Joby в недобросовестной конкуренции и ложной рекламе, утверждая, что она преуменьшала роль своей дочерней компании, расположенной в Шэньчжэне, Китай, представляя себя вертикально интегрированным американским производителем.

В ходатайстве об отклонении поданных исков Joby утверждает, что заявления Archer «состоят из множества домыслов, но содержат мало фактических утверждений, подтверждающих обоснованные



правовые теории». Joby заявила, что утверждения Archer о том, что она «вычистила» упоминания о деятельности в Китае из публичных документов, противоречат собственным финансовым отчётам Joby, в которых прямо упоминалась деятельность её дочерней компании, расположенной в Шэньчжэне. Joby также утверждает, что Archer выборочно цитировала заявления о внутреннем производстве, опуская при этом упоминания о своем партнёрстве с японским автопроизводителем Toyota. Joby также заявляет, что Archer не смогла установить правдоподобную причинно-следственную связь между предполагаемыми действиями и лидерством Joby в сертификации воздушных судов и прогрессе в их разработке.

Юрист компании Archer Эрик Лентелл опроверг этот аргумент, заявив, что компания ожидает, что доказательства, собранные в ходе предварительного расследования, подтвердят её претензии. «В этом и заключается весь смысл проведения следственных действий», - сказал Лентелл изданию Aviation Week. «Мы думаем, что суд позволит нам провести следственные действия, чтобы изучить эти доказательства».

Joby также опровергла утверждения Archer о том, что компания неправильно классифицировала импортируемые товары в таможенных декларациях, чтобы избежать уплаты пошлин. В заявлении утверждается, что претензии противоречат таможенной документации, приложенной к ходатайству, которая, по словам Joby, доказывает, что компания надлежащим образом декларировала импортируемые товары, такие как алюминиевые пластины, рамы для пресс-форм и фотоальбомы.

К заявлению прилагались обращения сторонних организаций, в том числе Delta Air Lines, которые призвали Комиссию по международной торговле США учесть более широкие конкурентные последствия неблагоприятного решения в отношении компании Joby. Компания Delta, которая сотрудничает с Joby в планах по организации трансфера из аэропорта, заявила, что уход Joby с рынка может существенно навредить конкуренции в этой зарождающейся отрасли.

«Joby и Archer – единственные два значимых конкурента в отрасли eVTOL», - написала компания Delta в своём заявлении. «Ордер об исключении приведёт к закрытию существующей линейки продукции Joby, что даст Archer антиконкурентную монополию в отрасли».

Компания Delta также заявила, что Joby продвинулась дальше в процессе сертификации FAA, чем Archer, и утверждает, что нет никаких доказательств того, что Archer сможет быстро заменить услуги Joby, если компания будет исключена с рынка.

Более широкий юридический спор восходит к первоначальному иску компании Joby от ноября 2025 года, в котором Archer и бывший сотрудник Joby Джордж Киворк, перешедший в Archer из Joby в августе 2025 года, обвинялись в незаконном присвоении конфиденциальных файлов компании, касающихся бизнес-стратегии, планирования инфраструктуры и эксплуатации воздушных судов. Компания Archer отрицает свою вину и также подала ходатайство об отклонении части иска.

AI в кабине и пилот на пределе: о чём будут говорить на конференции «Человеческий фактор 2030» на HeliRussia

Современная авиация достигла этапа, на котором даже высокая надёжность техники не всегда гарантирует безопасность полётов. Всё большее значение в данной сфере приобретает человеческий фактор. По статистике, до 80% авиационных происшествий в той или иной степени связаны именно с ним.

Поэтому ключевые вопросы подготовки, принятия решений и взаимодействия экипажей станут центральной темой конференции «Человеческий фактор 2030», где соберутся специалисты по безопасности полётов, руководители лётных подразделений, эксперты по подготовке персонала и авиационные психологи. Мероприятие пройдёт в рамках XIX Международной выставки вертолётной индустрии и беспилотных авиационных систем HeliRussia 2026.

Авиация входит в эпоху, где главным риском становится уже не отказ техники, а способность человека

справляться с автоматизацией, перегрузкой и скоростью принятия решений. Центральный вопрос конференции: можно ли исключить человеческий фактор — или необходимо научиться грамотно им управлять? На фоне стремительной автоматизации меняется сама роль пилота: искусственный интеллект становится частью экипажа, а управление рисками требует новых подходов к подготовке персонала. В этих условиях кадровый дефицит лишь усиливает значимость устойчивости, когнитивной готовности и профессиональной адаптации специалистов отрасли.

«Человеческий фактор 2030» предлагает отказаться от устаревшей логики поиска виноватых и перейти к системному управлению надёжностью человека. В основе программы — реальные кейсы, практический опыт и профессиональная дискуссия о том, как меняется роль человека в авиации ближайшего десятилетия.

Участники обсудят наиболее острые и актуальные вопросы отрасли:

- как автоматизация меняет ответственность пилота;
- где проходят границы доверия к ИИ в кабине;
- почему усталость становится системным риском;
- как адаптировать CRM к реалиям вертолётной авиации;
- какие ошибки остаются «невидимыми» до инцидента;
- как HR-службам и руководителям выстраивать устойчивые команды в условиях высокой нагрузки;
- и почему будущее авиации — не в исключении человека, а в усилении его когнитивных возможностей.

В конференции примут участие ведущие эксперты авиационной отрасли, науки и HR. Модераторами выступят Элеонора Сурина, кандидат технических наук, авиационный психолог, член Экспертного совета Росавиации, и Константин Горяев, пилот-инспектор по безопасности полётов авиакомпании «КрасАвиа».

По данным расследований МАК, в ряде тяжёлых авиационных происшествий последних лет ключевыми факторами становились не отказ техники, а потеря пространственной ориентировки, перегрузка экипажа, ошибки принятия решений и нарушение взаимодействия в кабине. На фоне роста автоматизации и интеграции AI в системы управления эти риски приобретают для отрасли принципиально новый масштаб.



Импортозамещённый вертолёт Ка-226Т совершил первый полёт

Холдинг «Вертолёты России» начал лётные испытания импортозамещённого вертолёта Ка-226Т с новым отечественным двигателем ВК-650В разработки Объединённой двигателестроительной корпорации (обе компании входят в Госкорпорацию Ростех). Лёгкая многоцелевая винтокрылая машина выполнила рулежку и висение с маневрами в воздухе над взлётной площадкой.

Модернизированный Ка-226Т пилотировал лётчик-испытатель Национального центра вертолетостроения им. Миля и Камова (НЦВ, входит в «Вертолёты России») Александр Чередниченко. Были проверены устойчивость и управляемость Ка-226Т, определены нагрузки на основные агрегаты вертолёта в горизонтальном полёте с несколькими разворотами.

«Первый полёт полностью российского многоцелевого вертолёта Ка-226Т – ещё одно значимое достижение отечественного авиастроения. Модульная конструкция и российский двигатель позволили сделать вертолёт универсальным, манёвренным и безопасным, а соосная система обеспечила устойчивость и простоту эксплуатации. Полностью отечественная машина гарантирует технологическую независимость и открывает новые перспективы для санитарной, спасательной и патрульной авиации. Отмечу, что Минпромторг России совместно с холдингом „Вертолёты России“ продолжает системную работу по импортозамещению воздушных судов», – сообщил замглавы Минпромторга России Геннадий Абраменков.

Конструкторское бюро НЦВ Миля и Камова провело работы по импортозамещению вертолёта без су-

щественных изменений фюзеляжа. Помимо нового двигателя, на Ка-226Т установлены модернизированные авионика и система управления, машина получила обновлённую бортовую кабельную сеть и другие компоненты российского производства.

Ка-226Т способен выполнять широкий круг задач: от перевозки грузов и пассажиров и патрулирования до поисково-спасательных и медико-эвакуационных работ. Модульная конструкция позволяет трансформировать вертолёт в различные конфигурации всего за 45 минут.

Вертолёт имеет соосную схему несущих винтов, которая обеспечивает хорошую управляемость на экстремальных высотах в условиях разряженного воздуха, устойчивость к сильному боковому ветру, высокую скороподъёмность. Машина может использоваться на площадках небольшого размера, в том числе на малотоннажных судах, имеет уникальные манёвренные характеристики при полётах в условиях городской инфраструктуры, вблизи высотных зданий, может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических условий.



Skygyse внедряет в систему SkyOS экстренную автоматическую посадку

Компания Skygyse объявила о планах внедрения функции аварийной автоматической посадки для вертолётов и самолётов. Эта функция будет интегрирована в SkyOS, первую в мире универсальную операционную систему для управления полётом, что станет значительным шагом вперёд в обеспечении безопасности полётов для пилотов и пассажиров, особенно для вертолётов, где аварийные посадки особенно сложны, а функция автоматической посадки ранее не была доступна.

Функция аварийной автоматической посадки SkyOS позволит любому летательному аппарату выполнить безопасную аварийную посадку одним

движением пальца, используя тройное резервирование электродистанционной системы управления полётом, включающее человеко-машинный интерфейс, усовершенствованный комплекс обработки данных с датчиков и программно-определяемые законы управления полётом. Автономно управляя всей последовательностью посадки в аварийных ситуациях, система аварийной автоматической посадки SkyOS будет поддерживать безопасный и стабильный профиль воздушного судна, направлять его к подходящему месту посадки, управлять энергией, а также выполнять заход на посадку и касание земли.

В отличие от устаревших систем автоматической посадки, которые в настоящее время ограничены самолётами и, как правило, определёнными моделями, подход Skygyse рассматривает аварийную автоматическую посадку как основную функцию SkyOS, обеспечивая детерминированную производительность и масштабируемое развёртывание на различных категориях воздушных судов.

При активации пилотами или пассажирами система аварийной автоматической посадки SkyOS отслеживает высоту, скорость, траекторию и пределы допустимых параметров воздушного судна. Затем, управляя мощностью, SkyOS автономно выполняет контролируемый заход на посадку и посадку, соответствующие условиям окружающей среды. Возможность аварийной автоматической посадки SkyOS будет основана на существующих функциях SkyOS, включая присущую ей стабильность и упрощённое управление полётом, а также динамическую защиту от превышения допустимых параметров, включая учёт рельефа местности и обнаружение препятствий, а также контроль уровня топлива и оценку погодных условий.

Для вертолётов автоматическая посадка представляет собой значительное повышение безопасности. Вертолётные операции обычно включают полёты на малых высотах, ограниченные посадочные площадки, высокую нагрузку на пилота и сложное управление энергией, особенно в чрезвычайных ситуациях, таких как потеря сознания пилотом, ухудшение видимости или отказ систем. Исторически сложилось так, что эти факторы делали автоматизированные решения для посадки вертолётов крайне сложными в применении.



ЕВАА призывает к признанию деловой авиации в авиационной политике ЕС

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) призвала Европейскую Комиссию (ЕК) признать ценность и специфические потребности отрасли в своей новой стратегии в области авиации и аэронавтики. На прошлой неделе группа опубликовала краткое изложение своего ответа на консультационный процесс ЕК, завершившийся 21 мая.

В своём программном документе ЕВАА призвала новую политику ЕК защитить право деловой авиации на работу «в качестве неотъемлемой ча-

сти транспортной системы Европы». Ассоциация указала на практику распределения слотов в аэропортах как на пример того, как нерегулярные рейсы отрасли находятся в невыгодном положении с точки зрения доступа к рынку по сравнению с авиакомпаниями.

По данным ЕВАА, хотя нынешняя политика распределения слотов теоретически нейтральна, на самом деле при распределении доступа к аэропортам с контролируемым распределением слотов она

отдаёт предпочтение историческим прецедентам и моделям использования, в которых регулярные операторы явно доминируют по объёму перевозок. «В результате деловая авиация сталкивается с растущими дискриминационными барьерами на пути доступа к аэропортам», - говорится в заявлении ЕВАА.

ЕВАА также призвала к тому, чтобы больше внимания уделялось приверженности деловой авиации к декарбонизации. Указывая на такие меры политики, как инициатива ReFuelEU по использованию устойчивого авиационного топлива и схема торговли выбросами (ETS), в документе говорится, что они налагают на отрасль операционное и административное бремя, несопоставимое с экологическими выгодами.

Нынешняя стратегия ЕС в области авиации была введена в 2015 году, и в настоящее время ЕК занимается разработкой её замены. В частности, Еврокомиссия проводит пересмотр системы торговли выбросами (ETS), в рамках которой в этом году планируется поэтапная отмена бесплатного распределения квот на выбросы углерода.

Данные Eurocontrol о воздушном движении показывают, что около 1000 из 1500 аэропортов ЕС недоступны для регулярных авиарейсов, в то время как деловая авиация соединяет более 80000 пар городов, часто по маршрутам, где нет коммерческих рейсов, и обеспечивает среднюю экономию времени на рейс в 127 минут. Ежегодно в европейские аэропорты и обратно совершается около 60000 экстренных медицинских рейсов.



EASA предупреждает о проблеме различий между авиатопливом Jet-A и Jet-A-1

В информационном бюллетене EASA по безопасности полётов 2026-04 содержится предупреждение для операторов и пилотов о том, что поставки авиационного топлива марки Jet-A-1 «на некоторых рынках могут быть ограничены», и отмечается, что на рынках, где обычно доступно топливо Jet-A-1 его может заменить Jet-A. К ним относятся аэропорты в Европе, Африке, Австралии, Индии и Юго-Восточной Азии.

Согласно бюллетеню, в то время как аэропорты США и Канады обычно используют топливо Jet-A, «потенциальное внедрение Jet-A в Европе или других частях мира не вызовет проблем с безопасностью при условии надлежащего управления этим процессом». Между двумя видами топлива существуют различия, в том числе меньший запас по температуре замерзания у Jet-A по сравнению с Jet-A-1 и более низкая электропроводность. Однако сертификаты типа воздушных судов и двигате-

лей, как правило, разрешают использование обоих видов топлива.

«Хотя в Северной Америке не установлен минимальный предел электропроводности», - поясняется в бюллетене, «нельзя предполагать, что европейская инфраструктура полностью оценила риски, связанные с этим изменением, поскольку она была разработана для топлива с определенными характеристиками электропроводности. В частности, неясно, в какой степени существующая европейская инфраструктура, процедуры и меры контроля электростатической опасности по всей цепочке поставок останутся полностью эффективными для топлива с низкой электропроводностью».

«С точки зрения человеческого фактора, ошибочное предположение о взаимозаменяемости марок авиационного топлива в сочетании с недостаточной подготовкой по вопросам различий между марками топлива может привести к неверным предположениям и неправильным оперативным решениям экипажей. Кроме того, в условиях эксплуатации информация о марках топлива не всегда может быть достаточно наглядной или четко обозначенной, что также может способствовать принятию неверных решений».

Хотя данный бюллетень не является нормативным или обязательным, он был опубликован «для повышения осведомлённости о рисках, связанных с использованием топлива Jet-A в среде Jet-A-1, в частности, о потенциальных несоответствиях между свойствами топлива и существующими эксплуатационными, техническими и процедурными предположениями».



Flexjet запрашивает разрешение США на запуск трансатлантических чартерных рейсов из Ирландии

Компания Flexjet обратилась к американским регулирующим органам с просьбой разрешить выполнение трансатлантических чартерных рейсов между Европейским Союзом и США из своей ирландской базы, поскольку компания стремится расширить свою деятельность в сфере межконтинентальной деловой авиации.

Компания Flexjet Ireland подала заявку в Министерство транспорта США (DOT) на получение разрешения для иностранного авиаперевозчика, а также отдельный запрос на исключение, каса-

ющийся использования небольших самолётов на международных чартерных маршрутах. Компания попросила ускорить рассмотрение заявки, чтобы начать полёты как можно скорее.

В настоящее время Flexjet Ireland эксплуатирует один самолёт – бизнес-джет Embraer Praetor 600, который был добавлен в её флот после получения ирландского сертификата эксплуатанта в конце 2025 года. Praetor 600 – бизнес-джет суперсреднего размера с максимальной дальностью полёта около 7500 км. При благоприятных условиях и соответ-

ствующем маршруте это делает трансатлантические рейсы вполне осуществимыми – хотя этот самолет относится к меньшим по размеру для таких перелётов.

Элемент исключения в заявке как раз и решает этот вопрос. Стандартное разрешение США для иностранных авиаперевозчиков в целом распространяется на коммерческие международные рейсы, но использование небольших самолётов в международных чартерных перевозках выходит за рамки этой системы и требует отдельного разрешения от Министерства транспорта в соответствии с Федеральным законом об авиации.

Flexjet Ireland – не первая компания в рамках более широкой группы Flexjet, которая идёт по этому регуляторному пути. Две дочерние компании – Flexjet Operations (Malta) и Flexjet Operations (United Kingdom) – уже имеют американские лицензии на осуществление авиаперевозок, что обеспечивает группе прочное присутствие в нескольких европейских юрисдикциях для трансатлантической деловой авиации.

Заявка, поданная в Ирландии, соответствует той же нормативной схеме, и в случае одобрения добавит третью европейскую базу с полными правами на трансатлантические рейсы в сеть группы.

Заявка в настоящее время находится на рассмотрении Министерства транспорта США. В случае одобрения, компания Flexjet Ireland получит разрешение на выполнение пассажирских и грузовых чартерных рейсов между пунктами назначения в ЕС и США, а также рейсов за пределы этих стран.



Поставщик запчастей для Eclipse 500/550 ликвидируется

Компания Resurgent Aviation Solutions (RAS), ключевой производитель запчастей и провайдер ТОиР для сверхлёгких джетов Eclipse, распродает все свои запасы и закрывается после неудачной попытки продажи компании. Аукцион готовой продукции начался 22 мая, а его завершение ожидается к 31 августа.

В уведомлении для владельцев самолётов Eclipse 500/550 компания объяснила, что пыталась убедить одного из членов сообщества Eclipse приобрести RAS, но безуспешно. После привлечения аудиторов и инвестиционно-банковской фирмы для активного продвижения компании, несколько сторон выразили заинтересованность. «У каждой заинтересованной стороны был свой уникальный подход к финансированию и требованиям к переходу», - говорится в заявлении RAS. «Мы тщательно рассмотрели каждое предложение, особенно требования к переходу. В итоге мы решили, что ни одно из предложений не соответствует нашим личным целям. Это оставило нам только один жизнеспособный вариант для достижения наших целей, поэтому мы приняли решение ликвидировать RAS и закрыть компанию».

Компания RAS, основанная в 2016 году, объединила команду инженеров, дизайнеров, техников, монтажников и уполномоченных FAA представителей по вопросам проектирования и лётной годности, открыла ремонтную станцию, разработала одобренные FAA детали PMA и получила сертификаты TSO. «RAS также является единственным поставщиком ряда критически важных авиационных систем, включая бортовой компьютер и автопилот», - говорится в заявлении компании.

Все готовые изделия будут проданы на аукционе, торги начались 22 мая. «Мы бы посоветовали исходить из того, что каждый интересующий товар является последним, и это вполне может быть так», - заявили в RAS. Количество критически важных деталей, включая сервоприводы автопилота, ограничено. По прогнозам RAS, нехватка сервоприводов, вероятно, приведет к тому, что каждый год будут выводиться из эксплуатации около 30 самолётов Eclipse, а учитывая общее количество построенных самолётов в 260, это означает, что у флота останется около восьми лет службы, если кто-то не разработает замену сервоприводу. RAS больше не будет заниматься разработкой бортовой компьютерной системы или автопилота.

Компания RAS также предлагает небольшое количество комплектов ветровых стекол PPG для более ранних моделей Eclipse с ветровыми стеклами Nordam. «Это ваш последний шанс перейти на ветровые стекла PPG», - говорится в сообщении.

«Мы понимаем своё место в экосистеме Eclipse и то, какую пустоту создаст ликвидация. Последние несколько месяцев мы работали над тем, чтобы сделать процесс ликвидации максимально эффективным и создать как можно больше возможностей для того, чтобы ваши самолёты продолжали летать. Мы можем лишь разделить ваше разочарование по поводу того, что мы дошли до этого момента».

До 31 августа компания RAS будет поддерживать работоспособность своих испытательных стендов для ремонта центральной панели переключателей и панели управления автопилотом и призывает владельцев самолётов Eclipse воспользоваться

возможностями ремонта, пока не поздно. До 31 августа также будет доступен ограниченный ремонт компонентов.

Согласно заявлению RAS, планов по продаже каких-либо инструментов, запасных частей или компонентов нет. «31 августа 2026 года все непроданные товары, а также все оставшиеся детали и инструменты, включая [компьютерную систему самолёта] и автопилот, будут отправлены в сертифицированную компанию по промышленному измельчению. Они предоставят сертификат об уничтожении, который подтвердит потерю для целей налогообложения. Это также положит конец обременениям и освободит нас от любой будущей ответственности».

«Оглядывая наше предприятие и видя все инструменты и испытательное оборудование, которые мы создали, весь приобретённый нами инвентарь и разработанный нами процесс ремонта, мы искренне огорчены тем, что у нас нет преемника, который мог бы продолжить нашу работу. Мы пытались».



GJC: Рынок бизнес-джетов в 1Q26 остаётся сильным, несмотря на конфликт с Ираном

Согласно последнему обзору рынка от Global Jet Capital (GJC), несмотря на геополитическую неопределённость, в первом квартале фундаментальные показатели рынка бизнес-джетов оставались здоровыми, а спрос – высоким, о чём свидетельствует увеличение трафика, рост портфелей заказов производителей и стабильный уровень запасов на вторичном рынке.

Кроме того, компания, занимающаяся финансированием сделок с бизнес-джетами, оптимистично оценивает перспективы отрасли на протяжении всего года, полагая, что прочная экономическая основа обеспечит ей дальнейшее процветание. GJC отметила, что даже несмотря на конфликт на Ближнем Востоке, мировая экономика в первом квартале продемонстрировала устойчивый рост ВВП на 2,7%.

Это послужило фоном для общего роста количества вылетов бизнес-джетов на 3,8% в годовом исчислении за первые три месяца года. Тем временем, портфель заказов производителей бизнес-джетов в

первом квартале подскочил на 19,3% в годовом исчислении, при этом объём заказов четырёх производителей, отчитавшихся о результатах, достиг \$57,1 млрд.

Доступные запасы подержанных самолётов снизились до 6,7% от общего парка по сравнению с 7,2% годом ранее. При этом рыночная стоимость выросла на 1,1%. Однако GJC также сообщила о потенциальных негативных последствиях для совокупных сделок с новыми и подержанными самолётами: объём в долларовом выражении снизился на 27,3%, но компания отметила, что это может быть связано со сроками публикации данных.

GJC отметила экономические потрясения, вызванные конфликтом на Ближнем Востоке, поскольку цены на нефть марки Brent взлетели на 106,5%, а индекс волатильности США (VIX) вырос на 68,9%. Тем не менее, добавила компания, «более широкая экономическая основа оставалась прочной», поскольку мировой ВВП вырос. «В дальнейшем аналитики ожидают, что мировая экономика останется устойчивой, если не произойдет существенных изменений в ситуации с конфликтом на Ближнем Востоке или его влиянии на энергетические рынки. При стабильном экономическом росте и сопутствующем ему созданию богатства рынок бизнес-джетов должен получить хорошую поддержку в 2026 году».

Северная Америка лидировала в мировом росте трафика бизнес-джетов с увеличением на 4,3% в годовом исчислении, в то время как остальной мир в совокупности показал рост на 2,5%. Этот рост был обусловлен, как отметила GJC, активностью доле-

вых операторов. «Эти высокие показатели отражают последовательное расширение базы пользователей деловой авиации за последние пять лет», - говорится в сообщении. «Благодаря основным ценностным предложениям отрасли – личной безопасности, гибкости, производительности и комфорту – ожидается, что объём полетов в 2026 году останется стабильным».

Что касается портфеля заказов производителей, то заказы поступали от частных клиентов в дополнение к операторам. Почти 20-процентный рост произошёл даже несмотря на то, что четыре производителя, опубликовавшие результаты за первый квартал, также сообщили об увеличении поставок. Это позволило сохранить соотношение заказов к поставкам выше 1:1. Сроки поставки самолётов остаются в диапазоне от 18 до 24 месяцев.

Указывая на почти 30-процентное снижение объёма сделок в долларовом выражении на рынках новых и подержанных бизнес-джетов в годовом исчислении, GJC заявила, что спад последовал за активным концом 2025 года, когда объём сделок в долларовом выражении вырос на 19,3%. Что касается результатов первого квартала, «это снижение отражает реальные тенденции на рынке, включая сохраняющиеся ограничения в цепочке поставок и на рынке труда», - заявила GJC. Однако в отчёте также отмечалось, что «значительная часть снижения может быть связана с задержками в предоставлении официальных данных. «По мере поступления информации о дополнительных сделках мы ожидаем, что результаты за первый квартал 2026 года будут в большей степени соответствовать историческим тенденциям».



Рынок бизнес-джетов: динамичный рынок продавца с неизменным спросом

По словам отраслевого аналитика Ролланда Винсента из Rolland Vincent Associates, рынок новых и подержанных бизнес-джетов остаётся очень ограниченным с точки зрения доступности. На прошлой неделе он выступил модератором панельной дискуссии по этой теме на региональном форуме NBAА в Уайт-Плейнсе, проходившем в Westchester County Airport (KHPN) в штате Нью-Йорк.

Говоря о портфеле заказов крупнейших произво-

дителей, он отметил: «Если вы производитель в этой отрасли, у вас накопилось работы на два-три года, и это хорошо». Он добавил, что пять крупнейших производителей бизнес-джетов (Bombardier, Dassault, Embraer, Gulfstream и Textron) приближаются к объёму портфеля заказов почти на \$63 млрд. «Я думаю, что мы увидим, как несколько производителей, по крайней мере два, довольно скоро достигнут объёма поставок в 200 самолётов в год».

Несмотря на огромные портфели, управляющий партнер Avpro Эдвард Килкеари III высоко оценил взвешенный подход производителей к темпам производства. «Благодаря изменениям, которые они внесли с точки зрения процессов, контролируя производство, они лучше управляют ценообразованием, и, честно говоря, это делает актив, который обычно теряет стоимость, менее обесценивающимся», - заявил он. «Поэтому я думаю, что наши клиенты, безусловно, довольны этим».

Однако для клиента, желающего приобрести новый самолёт, это сразу же вызывает опасения. «Средний срок поставки составляет минимум полтора года, для некоторых это два, три и даже четыре года», - сказал Джош Месингер, вице-президент базирующейся в Колорадо компании Mesinger Jet Sales, занимающейся брокерскими услугами. «Поставки [Bombardier] Challenger 3500 распланированы до 2030 года».

Несмотря на то, что производители сохранили производственную дисциплину, эти увеличенные сроки поставки привели к значительному сокращению запасов на вторичном рынке бизнес-джетов, особенно молодых, в условиях, которые Винсент описывает как «активный рынок продавца с устойчивым спросом».

Для наглядности он использовал данные о наличии на рынке трёх современных моделей в трёх разных сегментах: Embraer Phenom 300E, Challenger 350 и Gulfstream G650ER. «Это три очень популярных самолёта», - сказал он, пояснив, что парк каждой модели насчитывается около 400 экземпляров. «Если мне нужен самолёт с регистрационным



номером N, базирующийся в США и поставленный в последние пять лет, то количество таких самолётов практически равно нулю».

Хотя общий парк частных самолётов несколько увеличился после пандемии COVID-19 в 2022 году, когда их доступность упала до 3% от эксплуатируемого флота, в настоящее время наименьший показатель наблюдается у крупногабаритных сверхдальних самолётов – 3,6%, за которыми следуют самолёты суперсреднего размера – 5,1%.

Месингер объяснил, что на рынке с таким ограниченным предложением для удовлетворения потребностей клиентов требуется коллективная работа. Поэтому он извлекает выгоду из того, что является частью небольшой, но дружной отрасли, и регулярно обсуждает потребности клиентов со своими коллегами, чтобы получить информацию о самолётах, которые скоро появятся на рынке. «У нас прекрасные отношения с коллегами», - сказал он. «Мы ищем подходящего партнёра и делаем все телефонные звонки».

И когда появляется подходящий самолёт с соответствующей родословной по приемлемой цене, Мезингер советует своим клиентам быть готовыми к действию. «Когда вы сегодня активно работаете на рынке, всё должно быть подготовлено к быстрому развитию событий, всё должно быть организовано: надо иметь правильную команду, правильных юристов, подготовить письмо о намерениях, понимать, во что вы ввязываетесь».

По словам Килкеари, учитывая дефицит поддер-

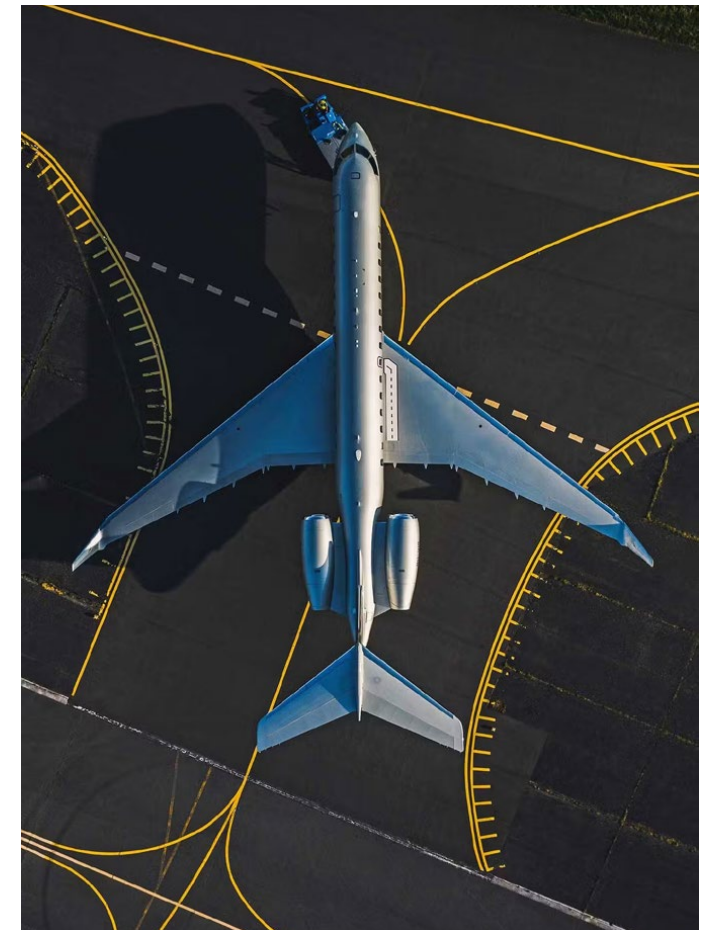
жанных самолётов, тем, кому летать нужно здесь и сейчас, приходится искать другие варианты. «Я думаю, именно поэтому мы наблюдаем такой высокий спрос на чартерные перевозки, долевое владение и тому подобное, что заполняет этот пробел, пока люди ждут в такие исключительные сроки поставки».

Что касается клиентуры, оба брокера отметили более молодую демографическую группу. «Я бы сказал, что капитал определённо переходит из рук в руки», - объяснил Килкеари. «Они становятся моложе, становятся более эффективными, и я думаю, что как побочный эффект, это следующее поколение владельцев ценит то, что предлагает самолёт».

В связи с ростом цен на топливо в результате войны с Ираном, Месингер отметил некоторые первые последствия для рынка. «Я думаю, что это начинает влиять на корпоративные поездки, но в целом не влияет на спрос на самолёты любого размера, с которыми я работаю ежедневно».

В результате кризиса в отрасли, последовавшего за глобальным экономическим спадом 2008 года, производители остались с большим количеством отмененных заказов. Килкеари отметил, что сейчас ситуация изменилась для тех, кто заказал самолёты и кто может передумать. «Реальное отличие заключается в том, что производители берут значительные задатки», - пояснил он. «[В 2008 году] люди были рады отказаться от сделки и вернуть самолёты производителям, но сегодня речь идет о штрафных санкциях в размере до 20% от стоимости заказа».

Оба брокера сошлись во мнении, что, хотя искусственный интеллект может стать полезным инструментом, он никогда не заменит людей. «Я не верю, что [ИИ] когда-либо сможет точно оценивать самолёты, когда-либо действительно заменить наши исследовательские отделы и членов исследовательских групп», - сказал Месингер. «Для этого нужны связи».



Рост мирового трафика бизнес-джетов обусловлен региональными различиями

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 21-й неделе (18-24 мая) глобальная активность бизнес-джетов умеренно выросла на 1,7% в годовом исчислении, при этом с начала года (1 января - 24 мая) рост составил 3,7%, что на 0,3% меньше по сравнению с тенденцией +4,0% с начала года, зафиксированной на прошлой неделе (по 17 мая), и представляет собой значительное улучшение по сравнению с ростом на 2,6%, достигнутым за тот же период в 2025 году по сравнению с 2024 годом.

На долю Северной Америки приходится 73% всех рейсов бизнес-джетов, выполненных на прошлой неделе, при этом рост составил 4,9% в годовом исчислении, в то время как трафик в Европе, втором по величине рынке в мире (16% от общей активности на 21-ю неделю), сократился на 8,0%.

	YOY		
	W21 '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	4.9%	4.7%	2.9%
Europe	(8.0%)	2.5%	(0.2%)
South America	7.8%	4.5%	2.9%
Asia	(2.4%)	3.8%	2.9%
Middle East	(15.3%)	(21.1%)	7.5%
Africa	2.7%	(0.8%)	3.9%
Global	1.7%	3.7%	2.6%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (1 января – 24 мая)

Рейтинг WINGX: Самые загруженные пары городов в Северной Америке и Европе

City Flow	Departures	vs 1Y ago: Departures
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	5,595	8.3%
Las Vegas (US-NV) - Los Angeles (US-CA)	5,507	7.8%
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	4,852	17.3%
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	4,851	16.1%
Boston - New York	2,951	3.8%
New York - Miami (US-FL)	2,900	11.3%
Miami (US-FL) - New York	2,893	8.7%
New York - Boston	2,843	2.0%
New York - Washington (US-DC)	2,684	8.7%
West Palm Beach - New York	2,670	1.7%

Наиболее популярные маршруты между городами в Северной Америке с начала года

City Flow	Departures	vs 1Y ago: Departures
London (GB) - Paris (FR)	960	-0.6%
Paris (FR) - London (GB)	951	-4.5%
Geneva (CH) - Paris (FR)	595	-2.3%
Geneva (CH) - London (GB)	579	0.7%
Paris (FR) - Geneva (CH)	578	-6.6%
London (GB) - Nice	563	-17.2%
London (GB) - Geneva (CH)	560	-2.1%
Nice - London (GB)	556	-13.1%
Milan (IT) - Rome (IT)	552	21.9%
Rome (IT) - Milan (IT)	540	23.0%

Наиболее популярные маршруты между городами бизнес-джетов в Европе с начала года

Еженедельный трекер изменений на Ближнем Востоке

Данные WINGX по расчёту объёмов заправки топливом продолжают предоставлять наиболее наглядную информацию для оценки совокупного и еженедельного ущерба, наносимого конфликтом деловой авиации на Ближнем Востоке. Базовый период, рассчитанный WINGX до начала конфликта, охватывает 7-10 недели (9 февраля – 8 марта). Хотя конфликт начался 28 февраля на 9-й неделе, существенное влияние на цены на авиационное топливо начало ощущаться только 9 марта (11-я неделя), а это значит, что 7-10 недели отражают условия эксплуатации до того, как скачок цен на топливо начал оказывать влияние на рынок. За эти четыре недели средний объём заправки бизнес-джетов на Ближнем Востоке составил 1,5 млн галлонов в неделю, что устанавливает базовый уровень, относительно которого измеряются последующие недели в таблице ниже.

Weekly Middle East Fuel Uplift		
	% vs pre-conflict avg	% vs prior week
Week 11 2026	(39%)	(39%)
Week 12 2026	(32%)	11%
Week 13 2026	(29%)	4%
Week 14 2026	(45%)	(23%)
Week 15 2026	(41%)	9%
Week 16 2026	(18%)	38%
Week 17 2026	(18%)	0%
Week 18 2026	(10%)	10%
Week 19 2026	(18%)	(10%)
Week 20 2026	5%	29%

Еженедельные данные о динамике заправки топливом бизнес-джетов на Ближнем Востоке до и после конфликта

Хотя регион Ближнего Востока в целом демонстрирует предварительные признаки восстановления после резкого спада, зафиксированного в первые недели конфликта, данные о заправке топливом на уровне отдельных стран, наиболее пострадавших от конфликта, показывают более сложную картину. Данные WINGX за четыре недели, закончившиеся 24 мая, показывают, что в Ливане и ОАЭ зафиксировано самое резкое снижение уровня заправки топливом по сравнению с прошлым годом (до конфликта, в нормальных условиях эксплуатации).

Турция – единственный рынок, демонстрирующий положительную динамику, что подтверждает её роль в качестве оперативной гавани в регионе. Таким образом, незначительное совокупное региональное восстановление искажает реальную картину: без учёта устойчивости Турции, в странах, затронутых конфликтами, продолжается значительное, а в некоторых случаях и серьёзное, сокращение активности бизнес-джетов.

Departure Country	Potential Fuel (USG)	vs 1Y ago: Fuel
Turkey	1,660,529	4.2%
United Arab Emirates	1,340,195	-45.8%
Saudi Arabia	1,160,406	-6.3%
Israel	301,616	-14.6%
Jordan	72,236	-28.5%
Lebanon	22,562	-54.2%
Iran	14,242	-25.9%

Заправка топливом бизнес-джетов на Ближнем Востоке в зависимости от страны вылета* (18-21 недели 2026 г. по сравнению с 18-21 неделями 2025 г.). *Группа стран, отобранных из наиболее пострадавших от конфликта

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «Совокупные данные по рынку бизнес-джетов на Ближнем Востоке показали некоторое восстановление после первых недель с начала конфликта, но если посмотреть на данные по отдельным странам, картина гораздо более неоднозначна. В Европе на прошлой неделе также наблюдалось заметное снижение, хотя с начала года там по-прежнему отмечается умеренный рост».

Частным пилотам закроют полёты почти над всей Центральной Россией

В начале июня в Московской воздушной зоне (Московском районе полётной информации) введут полный запрет на полёты гражданских воздушных судов на всех высотах до 5100 метров. Минтранс и Росавиация получили представление от Минобороны России, предусматривающее особый режим для полётов гражданских воздушных судов в центрально-европейской части России.

По сути, ограничения затронут практически всю Центральную Россию. Район запрета с запада ограничат государственной границей с Белоруссией и районом полётной информации Санкт-Петербург, с севера — районом полётной информации Санкт-Петербург, с северо-востока — районом полётной информации Екатеринбург, с востока и юго-востока — районом полётной информации Самара, а с юга — временным режимом, действующим на юге страны.

Под запрет попадут полёты частной авиации, в том числе самолётов авиации общего назначения, бизнес-джетов и вертолётов, выполняющих нерегулярные рейсы.

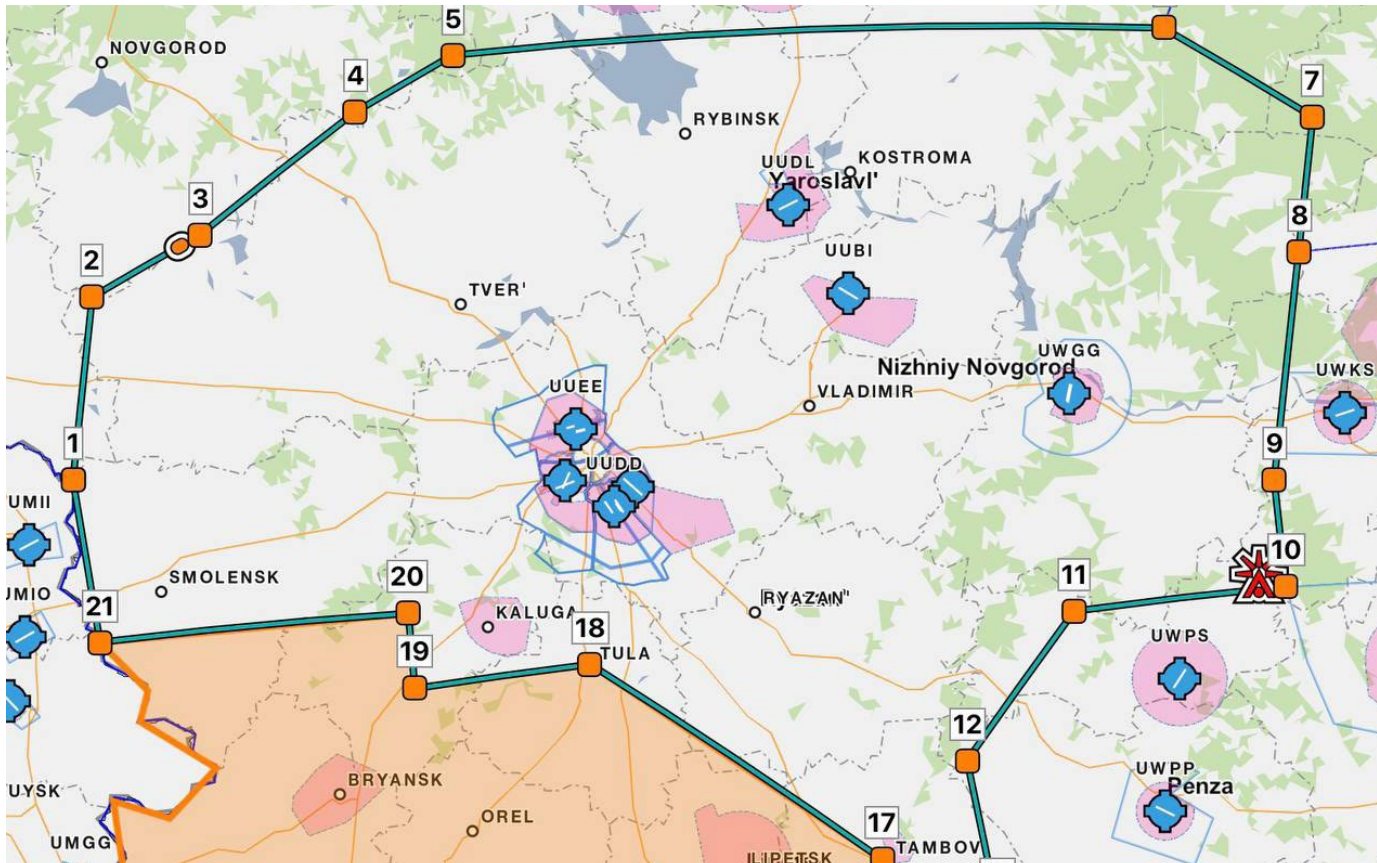
Согласно предложениям в документе, ограничения не затронут:

- регулярные (по расписанию) и чартерные пассажирские рейсы, выполняющие полёты по маршрутам ОВД в/из аэропортов;
- полёты для оказания медицинской помощи и эвакуации;
- полёты для выполнения авиационно-химических работ, мониторинга трубопроводов и линий электропередач;
- полёты для выполнения авиационных работ по государственным контрактам.

Возможность ввода особого режима полётов предусмотрена в Федеральных правилах использования воздушного пространства (пункт 55 ФП ИВП). Согласно ему, особый режим устанавливает Росавиация по представлению Генерального штаба ВС РФ.

Перед вводом ограничений соответствующий приказ должен пройти все необходимые процедуры согласования, в том числе – регистрацию в Минюсте России.

Если подобные решения будут приняты, информация об ограничениях и сроках будет доведена до пользователей воздушного пространства в установленном порядке.



ГАМА: в первом квартале общая стоимость поставок выросла

Ассоциация производителей авиации общего назначения (ГАМА) опубликовала отчёт о поставках и доходах за первый квартал 2026 года. Результаты за первые три месяца 2026 года, по сравнению с аналогичным периодом 2025 года, показывают увеличение поставок поршневых самолётов и бизнес-джетов, а также рост общей стоимости поставок воздушных судов.

По сравнению с аналогичным периодом 2025 года, поставки поршневых самолётов в первом квартале 2026 года увеличились на 6,4% и составили 381 единицу, поставки турбовинтовых самолётов снизились на 3,1% и составили 124 воздушных судна, а поставки бизнес-джетов увеличились на 14,9%, до 162 самолётов. Общая стоимость поставок самолётов в первом

квартале 2026 года составила \$6,1 млрд, что на 19,1% больше, чем в предыдущем году.

По сравнению с аналогичным периодом 2025 года, поставки поршневых вертолётов в первом квартале 2026 года сократились на семь машин, до 47, а газотурбинных вертолётов – на 9%, до 121 машины. При этом стоимость поставок гражданских вертолётов составила \$789 млн.



Отчет ГАМА за первый квартал 2026 год

Поставки самолётов и доходы первый квартал 2026 г.

Сегмент	2025	2026	Изменение
<i>Поршневые</i>	358	381	6,4%
<i>Турбовинтовые</i>	128	124	-3,1%
<i>Бизнес-джеты</i>	141	162	14,9%
ВСЕГО	627	667	6,4%
СТОИМОСТЬ	\$5,1 млрд	\$6,1 млрд	19,1%

Поставки вертолётов и доходы первый квартал 2026 г.

Сегмент	2025	2026	Изменение
<i>Поршневые</i>	54	47	-13,0%
<i>Газотурбинные</i>	133	121	-9,0%
ВСЕГО	187	168	-10,2%
СТОИМОСТЬ	\$769 млн	\$789 млн	2,5%

Летаем на «восьмёрке» с комфортом

На рынке бизнес-авиации произошло знаковое событие: парк чартерных бортов компании «РЧС» расширился до четырёх вертолётов Ми-8АМТ 2014, 2023, 2024 и 2025 годов выпуска в двух улучшенных версиях компоновки салона – «ВИП» и «Пассажирский».

Несмотря на практику использования иностранных вертолётов, выбор в пользу «восьмёрки» в новой ВИП-компоновке – это ставка на комфорт и проверенную надёжность, гарантия качества и безопасности. Семейство Ми-8 – абсолютный рекордсмен: произведено более 13000 машин,

эксплуатируемых по всему миру. Это один из самых массовых вертолётов в истории авиации. Появление уникального для отечественного рынка предложения демонстрирует практический и реальный пример импортозамещения в сфере бизнес-авиации.



Аренда Ми-8АМТ с улучшенной компоновкой салона из парка компании «РЧС» – это возможность перевозить 12, 13 или 18 пассажиров (в зависимости от борта) на расстояние до 650 км. Для пассажиров вертолёта сохраняются преимущества частного джета: оперативный вылет в удобное время, индивидуальный маршрут, возможность вести переговоры и работать на борту. Кроме того, борт с ВИП-компоновкой салона включает в себя кондиционирование и развлекательную систему, а также дополнен персональным обслуживанием – для тех, кто ценит комфорт в полёте.

География базирования вертолётов охватывает регионы Центрального и Северо-Западного федеральных округов: Ленинградскую, Московскую и Мурманскую области.

Целевое использование зависит от задач клиента: индивидуальные и групповые полёты, трансферы руководителей и инвесторов, а также долгосрочная аренда борта для регулярных корпоративных задач.

Для клиентов из Ленинградской области появилась возможность комфортной логистики больших делегаций до 18 человек по области, в Республику Карелия и Мурманскую область для рабочих и

личных задач, в том числе паломничество, туризм, рыбалка и охота.

Главная особенность нового предложения – возможность выбора одного из четырёх воздушных судов с улучшенными компоновками салона и вылет из трёх разных регионов, что полностью исключает потерю времени и дополнительные расходы на перегон вертолёта.

«В течение последних четырёх лет мы успешно выполняли чартерные полёты на Ми-8АМТ. Учитывая растущий спрос и положительную обратную связь, мы добавили ещё три борта в наш чартерный флот и расширили географию полётов и возможности выбора для наших клиентов. Надёжные Ми-8 с премиальными салонами доступны для чартерных рейсов и долгосрочной аренды. Выбирайте – и летайте с комфортом на легендарной

«восьмёрке», - говорит Алексей Саклеев, генеральный директор компании «РЧС».

«РЧС» – российская компания-лидер в сфере деловой авиации, комплексно предоставляющая полный цикл авиационных решений для индивидуальных, корпоративных и государственных задач: от организации чартерных перелётов на самолётах и вертолётах до покупки и технического обслуживания воздушных судов.



Самолёт недели

Оператор/владелец: ***Sky Partner***

Тип: ***Bombardier Challenger 850***

Год выпуска: ***2009 г.***

Место съёмки: ***май 2026 года, Moscow Sheremetyevo - UUEE, Russia***



Фото: Дмитрий Петроченко