



Спустя три недели после того, как появилась информация о готовящемся масштабном запрете на частные полёты в Центральной России, ограничения обрели конкретные очертания. По представлению Минобороны Главный центр Единой системы ОрВД подведомственной Росавиации «Госкорпорации по организации воздушного движения» с 20 июня вводит временный режим, запрещающий полёты лёгких и сверхлёгких самолётов, а также гражданских беспилотников в Московской воздушной зоне на высотах от земли до 5200 метров.

Аналитики Jefferies отмечают рост оптимизма среди брокеров, специализирующихся на продаже бизнес-джетов, на фоне уменьшения количества доступных самолётов. В рамках своего 21-го опроса за полугодие, который охватил 80 брокеров по всему миру, компания Jefferies сообщила, что индекс настроений вырос до 7,2 балла по 10-балльной шкале. Этот показатель превышает январский уровень (7,0), однако всё ещё не достигает отметки 8,7, зафиксированной в январе 2022 года, когда рынок демонстрировал «перегрев». Все подробности вы найдёте в этом выпуске.

Компания «Ирбис», один из самых молодых игроков на отечественном вертолётном рынке, стала ярким примером современного менеджмента, оправданного риска и высокого уровня экспертизы. Менее чем за год «Ирбис» разработала и внедрила принципиально новую для России модель бизнеса: на базе крупного курорта «Манжерок» был создан вертолётный оператор полного цикла, учитывающий особенности работы с привилегированной аудиторией. Родство с курортом стало основой бренда, под которым «Ирбис» продвигает свои услуги на Алтае — Манжерок.Аэро. В кулуарах СПАФ 2026 BizavNews удалось пообщаться с генеральным директором «Ирбис» Валерием Ярованом. Одним из первых вопросов, которые мы задали, были требования для запуска такого крупного проекта.



ИРО SpaceX и начало Чемпионата мира по футболу совпали с резким ростом трафика

WINGX: Активность деловой авиации во всём мире продолжает противостоять негативным макроэкономическим настроениям: конфликт на Ближнем Востоке снижает активность полётов в регионе, но Европа, особенно Средиземноморье, похоже, наблюдает миграцию спроса

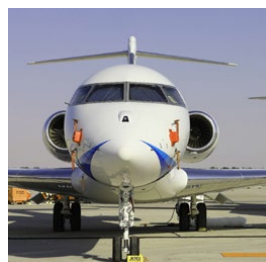
стр. 17



Росавиация ввела запрет для лёгких самолётов и дронов

По представлению Минобороны Главный центр Единой системы ОрВД с 20 июня вводит временный режим, запрещающий полёты лёгких и сверхлёгких самолётов, а также гражданских беспилотников в части Московской воздушной зоны на высотах от земли до 5200 метров

стр. 20



Jefferies: авиаброкеры всё более оптимистичны

По данным аналитиков Jefferies, среди брокеров, занимающихся продажей бизнес-джетов, растёт оптимизм на фоне сокращения предложения доступных самолётов. В ходе публикации результатов своего 21-го опроса за полугодие, охватившего 80 брокеров по всему миру, компания Jefferies сообщила, что индекс настроений поднялся до 7,2 балла по 10-балльной шкале

стр. 21



«Ирбис» расправляет крылья

Компания «Ирбис» стала ярким примером современного менеджмента, оправданного риска и отличной экспертизы, что дало весьма интересный кейс. Менее чем за год «Ирбис» сумела обкатать принципиально новую для нашей страны модель бизнеса – на базе крупного курорта «Манжерок» создать вертолётного оператора полного цикла

стр. 22

Metrojet пополнила свой парк первым в Азии Bombardier Global 8000

Компания Metrojet Limited объявила о пополнении своего парка первым в Азии самолётом Bombardier Global 8000. Это знаковое событие свидетельствует о непрерывном росте компании и её способности эксплуатировать самые передовые воздушные суда деловой авиации, укрепляя статус Metrojet как надёжного лидера в области управления авиатехникой мирового класса.

«Модель Global 8000, отличающаяся выдающимися лётно-техническими характеристиками и непревзойдённым уровнем комфорта в салоне, открывает новую эру в сегменте дальнемагистральных частных перелётов. Появление этого самолёта в парке Metrojet не только расширяет компетенции компании, но и подчёркивает её уни-

версальность в управлении воздушными судами от ведущих мировых производителей», - комментируют в компании.

Капитан Стюарт Борг, директор Metrojet по лётной эксплуатации, добавил: «Global 8000 задаёт новые стандарты возможностей и лётно-технических характеристик. Успешная интеграция столь технологически совершенного самолёта в наш парк потребовала точности, слаженной командной работы и глубоких профессиональных знаний. Я невероятно горжусь нашей операционной командой: благодаря её профессионализму Metrojet продолжает удерживать лидерские позиции, обеспечивая высочайшие стандарты безопасности и качества услуг».



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



Aero-Dienst подписала соглашение о приобретении второго Challenger 650

Bombardier подписала соглашение о поставке самолёта Challenger 650 с немецким оператором Aero-Dienst, дочерней компанией группы санитарной авиации ADAC. Это второй самолёт данного типа в парке оператора, и он будет использоваться для обеспечения глобальных услуг ADAC по репатриации пациентов.

Управляющий директор Aero-Dienst Оливер Косинг отметил, что передовое оборудование для интенсивной терапии и просторный салон, в котором можно стоять в полный рост, делают Challenger 650 идеально подходящим для нужд компании. В ADAC пришли к выводу, что габариты салона и конфигурация дверного проёма этого самолёта позволяют эффективно осуществлять погрузку пациентов, обеспечивая при этом стабильные условия для

работы медицинского персонала во время полёта.

Challenger 650 обладает дальностью полёта около 4000 морских миль и оснащён большой пассажирской дверью, а также салоном широкого сечения, вмещающим до четырёх медицинских носилок.

Член правления ADAC Марк Коттманн заявил, что пополнение парка воздушных судов свидетельствует о неизменном стремлении организации поддерживать высочайшие стандарты в сфере санитарной авиации. «Приобретение второго Challenger 650 – это подтверждение нашего обязательства не просто сохранять этот стандарт, но и задавать новые высоты», – сказал он, напомнив о более чем 50-летнем опыте работы в области медицинской эвакуации.

A high-contrast, black and white photograph showing a close-up of the Challenger 650 aircraft's cabin door and wing. The door is circular and brightly lit, creating a strong highlight. The wing and fuselage are dark, with some highlights from the lighting.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Gogo стал доступен для Dassault Falcon 7X/8X

Компания Gogo объявила, что её система связи Gogo Galileo теперь может устанавливаться на самолёты Dassault Falcon 7X и 8X. Подразделение технического обслуживания и ремонта компании Dassault Falcon Jet получило дополнительные сертификаты типа (STC) от Федерального управления гражданской авиации США (FAA) и Агентства по безопасности полётов Европейского Союза (EASA) на установку антенны Gogo Galileo HDX.

Система Gogo Galileo, работающая на базе низкоорбитальной спутниковой группировки корпоративного класса Eutelsat OneWeb, обеспечивает пассажирам и экипажам высококачественную и надёжную связь в любой точке мира. Антенна HDX с электронным сканированием (ESA) представля-

ет собой компактное и лёгкое решение с низким энергопотреблением и высокой производительностью, обеспечивающее надёжную скорость передачи данных до 60 Мбит/с. Она оптимизирована для установки на самолёты различных классов.

Помимо стабильного высокоскоростного доступа в Интернет на борту, владельцы оснащённых системами Gogo воздушных судов получают доступ к полному спектру дополнительных услуг компании. Сюда входят передовые средства защиты от киберугроз и программы обучения, а также лучшая в отрасли круглосуточная (24/7/365) глобальная служба поддержки клиентов, работающая на нескольких языках.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

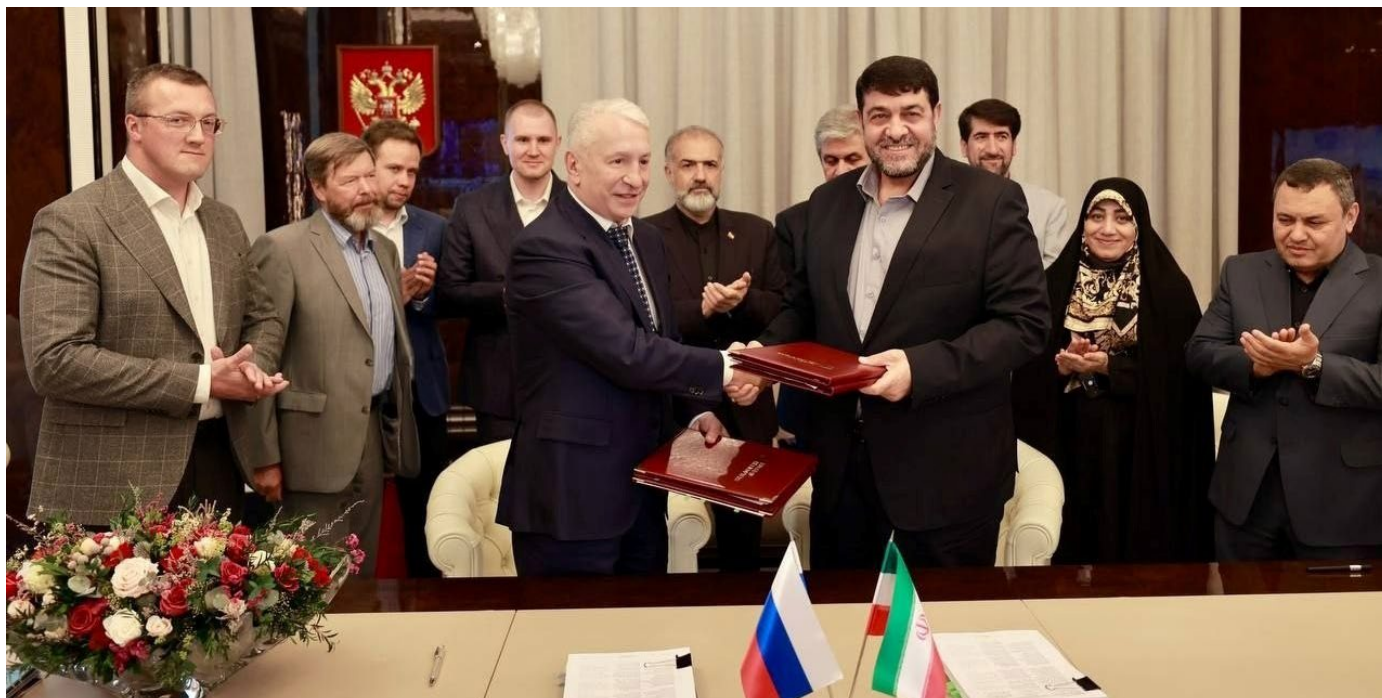
«Вертолёт России» подписали документы на поставку 21 вертолёт для Общества Красного Полумесяца Ирана

Холдинг «Вертолёт России» Госкорпорации Ростех подписал документы на поставку 21 вертолёт Ми-171 для Общества Красного Полумесяца Исламской Республики Иран. Машины будут использоваться в санитарных операциях, для выполнения транспортных функций и решения других социально значимых задач.

«Иран – давний партнёр Ростеха и холдинга «Вертолёт России». В Республике эксплуатируются десятки гражданских вертолётов нашего производства, которые используются в ключевых отраслях экономики, выполняют важнейшие социально значимые функции. Сегодня подписаны документы на поставку для национально-

го Общества Красного Полумесяца Исламской Республики Иран двадцати одной машины, первые из которых планируется передать заказчику в 2027 году», - сказал генеральный директор холдинга «Вертолёт России» Николай Колесов.

Ми-171 – экспортная версия самого массового в истории авиации двухдвигательного среднего вертолёт семейства Ми-8. Машина сочетает высокую надёжность и универсальность, может применяться в любых климатических зонах. Вертолёты этого семейства являются востребованными благодаря многофункциональности, ремонтпригодности и большому опыту применения более чем в 100 странах мира.



GDHF получила два вертолётa H160

Компания GD Helicopter Finance (GDHF) объявила о приобретении у Airbus Helicopters двух новых многоцелевых вертолётa H160. Оба воздушных судна переданы в лизинг заказчику в Китае.

Эти два вертолётa стали девятым и десятым экземплярами H160, полученными GDHF в рамках портфеля заказов, насчитывающего 50 таких машин. Данное событие свидетельствует о значительных успехах в реализации стратегии роста GDHF и дальнейшем расширении портфеля вертолётa, предоставляемых в лизинг.

Майкл Йорк, генеральный директор GDHF, отметил: «Мы гордимся тем, что завершили сделку по приобретению и передаче в лизинг девятого и десятого вертолётa H160. Эта сделка является важным показателем роста GDHF, подчёркивающим универсальность и надёжность нашего портфеля заказов, а также тесное партнёрство с Airbus, финансовыми организациями и клиентами. GDHF продолжает поставлять высококачественные вертолётa нового поколения, позволяющие предлагать заказчикам индивидуальные решения».

Режи Маньяк, руководитель направления энергетики, лизинга и работы с глобальными клиентами Airbus Helicopters, заявил: «Мы рады видеть, как GDHF расширяет свой парк вертолётa H160. Это важное событие свидетельствует о растущем доверии к H160 во всём мире как к высокоэффективной многоцелевой платформе. Благодаря передовым технологиям, повышенной топливной эффективности и исключительной надёжности H160 идеально подходит для выполнения сложных задач».

Avincis заказывает 30 вертолётa Airbus и Leonardo

Оператор авиационных работ Avincis заказал до 30 вертолётa для обслуживания текущих клиентов и обеспечения долгосрочного роста. Заказ включает до 15 машин производства Airbus Helicopters и 15 – от компании Leonardo. Новые вертолётa планируются использовать для поисково-спасательных операций, оказания экстренной медицинской помощи (HEMS) и обслуживания объектов морской энергетики. Поставки ожидаются в период с 2028 по 2031 год.

Заказ, размещённый у Leonardo, включает 10 вертолётa AW169 и пять AW139. Avincis планирует направить три вертолётa AW169 в Швецию

для выполнения задач HEMS в рамках 10-летнего контракта, охватывающего регионы Уппсала и Вестра-Гёталанд. В каждом из этих регионов будет базироваться по одному AW169, а третий будет использоваться как общий резервный борт.

Airbus Helicopters поставит компании Avincis до 15 двухдвигательных вертолётa среднего класса H145; их планируется эксплуатировать в странах Северной Европы, Италии и Испании.

Парк воздушных судов Avincis насчитывает 170 вертолётa и 40 самолётa, включая 60 вертолётa Airbus и почти 70 вертолётa Leonardo.



Global Jet Capital привлекла \$659 млн

Компания Global Jet Capital закрыла девятый выпуск ценных бумаг, обеспеченных активами (в рамках программы VJETS 2026-1), и привлекла около \$659 млн. Обеспечением по сделке послужили кредиты и договоры лизинга, связанные с бизнес-джетами. Сделка включала три транша: класс А (\$561,39 млн), класс В (\$56,95 млн) и класс С (\$40,68 млн). Агентства S&P Global Ratings и Kroll Bond Rating Agency присвоили рейтинги А/А, BBB+/BBB и BB/BB соответствующим траншам.

В сделке приняли участие 41 инвестор, причем 12 из них участвовали в программе VJETS впервые.

Секьюритизация охватывает 28 договоров лизинга и кредитных соглашений, затрагивающих 20 отраслей экономики и 16 различных моделей воздушных судов – преимущественно бизнес-джеты среднего и большого класса.

«Успех нашего последнего выпуска отражает стабильно высокие показатели портфеля и эффективность нашей работы, что стало возможным благодаря самоотдаче и усердному труду всей команды Global Jet Capital», - заявил Вивек Каушал, генеральный директор Global Jet Capital.

Благодаря этой сделке общий объем секьюритизированных активов Global Jet Capital достиг примерно \$6,7 млрд, а объем выпущенных облигаций – около \$5,4 млрд за всё время действия программы.

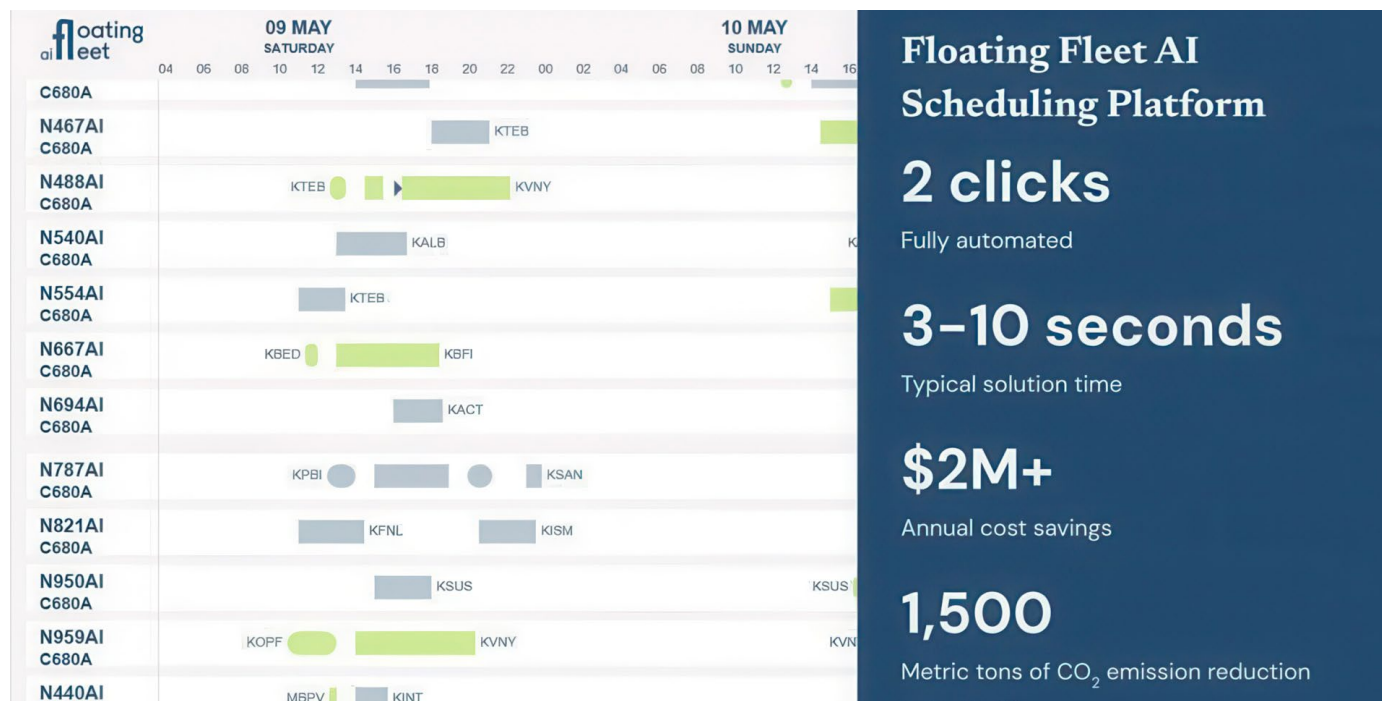
Floating Fleet AI расширяет сферу деятельности

Компания Floating Fleet AI расширяет доступность своего программного обеспечения для планирования графиков и распределения лётных экипажей, предлагая его теперь не только частным операторам, но и авиакомпаниям, а также корпоративным лётным подразделениям.

По заявлению компании, базирующейся в Уайт-Плейнс (штат Нью-Йорк), ПО призвано помочь операторам «повысить операционную эффективность, сократить объём ручной работы при составлении графиков и принимать более обоснованные решения в режиме реального времени».

Система Floating Fleet AI, ориентированная на оп-

тимизацию сложных сценариев планирования, непрерывно анализирует такие факторы, как наличие воздушных судов, ограничения по работе экипажей, потребительский спрос, требования к техническому обслуживанию и сбои в операционной деятельности. Новая функция программы – составление графиков работы экипажей – «разработана с целью найти баланс между операционной эффективностью и качеством жизни лётного состава», отмечают в компании. Благодаря решениям Floating Fleet AI для планирования и организации полётов операторы могут управлять расходами, одновременно повышая эффективность и увеличивая доходы.



Floating Fleet AI Scheduling Platform

2 clicks

Fully automated

3-10 seconds

Typical solution time

\$2M+

Annual cost savings

1,500

Metric tons of CO₂ emission reduction

RFDS обновляет парк

Австралийская служба «Королевская летающая медицинская служба» (Royal Flying Doctor Service — RFDS), подразделение которой работает в Западной Австралии (RFDS WA), получила первый самолёт PC-12 PRO. Это событие стало частью масштабного плана модернизации, предусматривающего поэтапный вывод из эксплуатации восьми из 17 имеющихся у организации самолётов PC-12 старых модификаций и их замену на более новые версии PRO к 2030 году.

Просторная герметичная кабина объёмом более девяти кубометров может с комфортом разместить пациентов, экипаж и высокотехнологичное медицинское оборудование. Большая грузовая дверь и подъёмная система обеспечивают быструю и лёгкую погрузку пациентов.

Тони Воган, исполнительный директор RFDS, заявил: «PC-12 имеет выдающуюся репутацию в области безопасности и зарекомендовал себя как надёжный самолёт, работающий в разнообразных и сложных условиях, в которых мы предоставляем услуги, от южной Австралии до тропиков Северной территории».

«Этот совершенно новый самолёт продолжает проверенную временем модель PC-12, обеспечивая улучшенные характеристики, передовую авионику и расширенные возможности для поддержки RFDS в выполнении их миссии «В самых отдалённых уголках — первоклассная помощь», - сказал Дейв Скатчингс, генеральный директор австралийского подразделения Pilatus.

Bombardier передаёт первый Global 8000 в Африку нигерийской BUA Group

Компания Bombardier объявила о передаче первого самолёта Global 8000 в Африку – заказчиком стала BUA Group, нигерийская многопрофильная компания, ведущая деятельность в таких сферах, как производство цемента, пищевая промышленность, нефтегазовый сектор, энергетика, инфраструктура, порты и терминалы, а также недвижимость. Самолёт обеспечит потребности BUA Group в дальнемагистральных перелётах, позволяя совершать беспосадочные рейсы из Лагоса в ключевые деловые центры по всему миру, включая Лос-Анджелес, Перт и Токио.

«Global 8000 обладает сочетанием дальности полёта, скорости, комфорта и надёжности, необходи-

мым для обеспечения нашей международной деловой активности», - заявил Абдул Самад Рабиу, основатель и председатель совета директоров BUA Group. «Для группы компаний, ведущей международную деятельность и имеющей соответствующие обязательства, возможность совершать беспосадочные перелёты в большее число пунктов назначения, сохраняя при этом высокий уровень комфорта и продуктивности на борту, является важным преимуществом».

Эта поставка стала ещё одной важной вехой в программе Global 8000, поскольку флагманский самолёт Bombardier продолжает поступать в эксплуатацию к заказчикам по всему миру.



Flexjet приобрела The Jet Business

Компания Flexjet приобрела лондонскую брокерскую фирму по продаже самолётов The Jet Business, расширив таким образом своё присутствие на рынке продаж, закупок и консультационных услуг в сфере долевого владения частными самолётами. Условия сделки не разглашаются.

Стив Варсано, основатель The Jet Business (у которого 2,5 млн подписчиков в TikTok и 392000 в Instagram), займёт пост президента Flexjet. Существующее брокерское подразделение Flexjet – FXSolutions – войдёт в состав бренда The Jet Business.

«Мне доставляет огромное удовольствие работать с компетентными профессионалами, которые создали уникальное конкурентное преимущество, приносят в дело энергию и разделяют страсть к авиации», - заявил Кенн Риччи, председатель совета директоров Flexjet (у которого 104000 подписчиков в Instagram). «Стив и его компания The Jet Business идеально соответствуют этим критериям».

В новой должности Варсано будет заниматься поиском и продажей воздушных судов для Flexjet. В компании также сообщили, что он будет отвечать за «инновации в продуктах и международное развитие».

У Flexjet уже есть европейский офис в лондонском районе Мейфэр, расположенный всего в 10 минутах ходьбы от лондонского шоурума The Jet Business.

NetJets запрашивает разрешение на увеличение рабочего времени пилотов

Компания NetJets Aviation обратилась в Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) с просьбой предоставить исключение из правил, которое позволило бы пилотам превышать установленные лимиты рабочего времени при выполнении полётов на самых дальнемагистральных самолётах компании.

NetJets планирует задействовать экипаж из четырёх пилотов и увеличить максимально допустимую продолжительность рабочего времени на один час – до 21 часа – для выполнения таких рейсов. FAA принимает комментарии общественности до 2 июля 2026 года; два отзыва уже содержат серьёзные замечания.

Один из комментаторов, представившийся пользователем бизнес-джетов, поинтересовался, будет ли продлённый рабочий день распространяться и на бортпроводников, отвечающих за безопасность, и



учтены ли требования к их отдыху. Он также поставил под сомнение доводы производителя, отметив, что характеристики, приведённые в качестве обоснования исключения (например, специальные зоны отдыха для экипажа и звукоизоляция), не являются инновациями, уникальными для Global 7500, а представляют собой стандартные решения, применяемые уже несколько десятилетий.

«Специальные зоны отдыха для экипажа существуют на самолётах еще с 1970-х годов, начиная с моделей 747, 767 и других», - написал комментатор, добавив, что ни эксплуатант, ни производитель не уточнили, какому именно стандарту соответствуют эти зоны отдыха.

Второй комментатор, представившийся действующим членом экипажа Global 7500, высказался более прямолинейно. «Как член экипажа Global 7500, могу подтвердить, что зона отдыха на этом самолёте не подходит для полётов такой продолжительности. Она едва справляется с задачами в рамках нынешних рейсов», - написал он, отметив, что дверь в бортовую кухню, тонкие матрасы и шум из салона мешают полноценному отдыху. Он также выразил обеспокоенность по поводу практики самостоятельной оценки готовности к полёту с учётом уровня усталости. «Предлагаемый порядок самостоятельного подтверждения отсутствия усталости неприемлем, поскольку стремление выполнить полётное задание перевесит честность ответов, когда на кону стоит надбавка за выполнение летных обязанностей», - заявил он.

Федеральное управление гражданской авиации пока не отреагировало на петицию.

Бразильское агентство ANAC приостанавливает сертификацию воздушных судов из-за сокращения финансирования

Бразильское управление гражданской авиации (ANAC) приостановило все процедуры, связанные с сертификацией воздушных судов, а также проведение экзаменов для пилотов и бортпроводников. Эти меры приняты в рамках общего сокращения инспекционной деятельности на 40%, вызванного заморозкой федерального финансирования в размере 24 млн бразильских реалов (\$4,6 млн).

«ANAC вновь заявляет, что сокращение бюджета, затрагивающее основные направления деятельности регулирующих органов, наносит прямой ущерб бразильскому обществу, а также приводит к снижению доходов – как, например, в случае с приостановкой сертификационных процедур. Без сертификации эксплуатация новых воздушных судов на рынке гражданской авиации Бразилии невозможна», - говорится в заявлении ведомства.

Приостановлены первичные инспекции воздушных судов, ввозимых в страну (как новых, так и поддержанных, частных или коммерческих). Такие проверки необходимы для выдачи сертификатов лётной годности. Ситуация может также затронуть работы по техническому обслуживанию, поскольку для возвращения воздушных судов в эксплуатацию часто требуется одобрение регулирующего органа.

Кроме того, ведомство приостановило проведение сертификационных экзаменов для пилотов и бортпроводников, сократило персонал, нанятый по аутсорсингу, заморозило инвестиции в информационные технологии и отменило участие в ряде мероприятий.

Глава ANAC Тьяго Файерштейн сообщил, что агентство ведёт работу с правительством по вопросу восстановления финансирования. Ранее правительство Бразилии объявило о заморозке расходов федерального бюджета на сумму 22,1 млрд реалов (\$4,3 млрд) в связи с ростом прогнозируемых затрат в других сферах.

В комментарии представители компании Amaго

Aviation отметили, что последствия частичной приостановки деятельности ANAC минимальны. «Необходимые выездные проверки касаются воздушных судов, которые вводятся в эксплуатацию; они могут проводиться в Сан-Паулу силами местных сотрудников без необходимости командировок, которые повлекли бы за собой транспортные расходы и могли бы повлиять на операционную деятельность».



AfBAA запускает первый этап исследования для понимания сферы деловой авиации в Африке

Африканская ассоциация деловой авиации (AfBAA) объявила о начале знакового исследовательского проекта, призванного улучшить понимание и восприятие этой отрасли, а также расширить знания о ней на всем африканском континенте. Уже стартовал первый этап этой многоступенчатой инициативы и ожидается, что предварительные результаты будут представлены на конференции Aviation Africa в Найроби (Кения) 9-10 сентября 2026 года.

Исследование, проводимое независимой консалтинговой компанией Seefeld Group (специализирующейся на поведенческой экономике и стра-

тегическом маркетинговом анализе), призвано сформировать наиболее полную и обоснованную фактическими данными картину состояния деловой авиации на континенте. Под руководством президента компании Чарльза Портеуса будет проведён крайне важный анализ, целью которого является сбор унифицированного массива данных. В дальнейшем Ассоциация будет использовать эту информацию для лучшего понимания специфики деловой авиации в Африке, предоставления ценных сведений своим членам и привлечения в организацию новых участников. Этот проект, инициированный нынешним руководством AfBAA, позволит получить ясное представление о состоянии отрасли в современной Африке.

Давит Лемма, председатель AfBAA, прокомментировал: «Потребность в подобном исследовании давно назрела как для наших членов, так и для тех, кто стремится эффективно работать в Африке. Мы рассчитываем, что полученные данные станут фундаментом для более взвешенных инвестиций, создадут базу для продвижения интересов отрасли и повышения уровня безопасности, а также обеспечат устойчивость операций и долгосрочную жизнеспособность бизнеса. В рамках инициативы будут собраны и проанализированы первичные данные, что позволит избежать предвзятости и негативного восприятия, а также пересмотреть существующую информацию – зачастую разрозненную, основанную на слухах или субъективных мнениях, а не на реальных фактах. Комплексный подход позволит изучить не только типы воздушных судов и маршруты полётов, но и характер выполняемых задач, а также влияние деловой авиации на экономику. Именно такую информацию

члены ассоциации смогут использовать для принятия обоснованных решений о своей дальнейшей деятельности. Мы очень рады сотрудничеству с Seefeld Group – компанией, известной своим профессионализмом, опытом работы в сфере деловой авиации и глубокой аналитикой, – и с энтузиазмом ожидаем момента, когда наши члены получат доступ к этому бесценному и обширному информационному ресурсу».

Чарльз Портеус, президент Seefeld Group, заявил: «Африка – один из самых динамичных, но при этом наименее изученных рынков деловой авиации в мире. Для Seefeld Group большая честь быть выбранной для предоставления AfBAA, операторам и представителям регулирующих органов достоверной аналитической информации, основанной на фактических данных. Эти сведения помогут принимать более обоснованные решения, эффективнее отстаивать интересы отрасли и обеспечивать её долгосрочный рост благодаря углубленному пониманию состава парка воздушных судов, интенсивности полётов и особенностей использования деловой авиации на континенте».

Первый этап, предусматривающий итеративный технический подход с опорой на анализ данных, будет включать в себя изучение парка воздушных судов, экономических показателей и вопросов техобслуживания, а также всесторонний анализ того, как отрасль воспринимается в СМИ. Исследование охватит сегмент нерегулярных авиаперевозок, включая эксплуатацию бизнес-джетов, турбовинтовых самолётов, вертолётов и беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), что отражает широкий состав участников AfBAA.



ЕВАА настаивает на пересмотре политики ЕС в сфере авиации

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) настаивает на пересмотре политики Европейского Союза в области декарбонизации, включая реформу системы торговли квотами на выбросы (ETS). В аналитическом документе, опубликованном на прошлой неделе для своих членов, отраслевая организация отметила, что рассматривает предстоящую смену председательства в Совете ЕС как возможность добиться того, чтобы политические решения лучше учитывали реалии деловой авиации.

В рамках действующего в ЕС порядка ротации, предусматривающего смену председателя каждые полгода, с 1 июля по 31 декабря председательство в Совете перейдет к правительству Ирландии. Это наделит его значительными полномочиями по определению приоритетов политической повестки дня для 27 государств-членов ЕС. «Дублин будет отвечать за координацию работы Совета в период, когда транспортная политика всё больше формируется под влиянием трёх приоритетов: конкурентоспособности, декарбонизации и безопасности», - заявил директор ЕВАА по связям с общественностью и коммуникациям Роман Кок. «Для деловой авиации это не просто изменение в институциональном календаре. Это политическое «окно возможностей», которое повлияет на то, как ЕС будет находить баланс между климатическими амбициями и операционными реалиями».

ЕВАА приветствует «широкую и амбициозную транспортную повестку» правительства Ирландии. Ассоциация заявила, что её лоббистские усилия будут сосредоточены на том, чтобы переход к декарбонизации был практически осуществимым

как для граждан, так и для бизнеса ЕС, а требования к отчётности и правила соблюдения норм не были чрезмерно обременительными.

«Деловая авиация неизменно признает экологически устойчивое авиационное топливо, новые технологии, эксплуатационную эффективность и рыночные механизмы важными элементами этого пути», - отметил Кок. «Однако климатическая политика будет успешной лишь в том случае, если она будет строиться с учётом реальных условий функционирования авиации, а не на основе предположений, которые подходят одним бизнес-моделям, но создают несоразмерную нагрузку на другие».

Наряду с коммерческими авиакомпаниями, но по иным причинам, ЕВАА обеспокоена планами Еврокомиссии распространить действие системы ETS на полёты между ЕС и другими странами. Подчёркивая особую роль данного сектора, обеспечивающего более гибкие авиаперевозки по сравнению с регулярными рейсами, ЕВАА заявила, что её компаниям-членам может быть сложно выпол-

нить более масштабные и сложные нормативные требования.

«Поэтому любое расширение сферы действия системы торговли квотами на выбросы (ETS) должно оцениваться не только с точки зрения климатических амбиций, но и с учётом принципа соразмерности, административной реализуемости и доступа к надёжным инструментам декарбонизации», - отмечается в аналитическом документе ЕВАА.

ЕВАА также призывает к более реалистичному подходу к применению правил использования экологически устойчивого авиационного топлива (SAF), которое, по заявлению ассоциации, пока не получило широкого распространения. Организация призывает Совет ЕС «изучить механизмы, позволяющие операторам учитывать закупленные и заявленные объёмы SAF в рамках надёжной европейской системы, включая решения по модели «book-and-claim» (бронирование и учёт) для случаев, когда физическая заправка таким топливом в пункте выполнения полётов невозможна».



PrivatPort расширяет сеть FBO и открывает операционный центр в Дубае

Провайдер наземного обслуживания Swissport переориентирует свою деятельность в секторе деловой авиации, задействуя реорганизованное подразделение PrivatPort. Компания добавляет два новых FBO в Мексике к пяти уже имеющимся специализированным комплексам, а также обеспечивает обслуживание бизнес-джетов более чем в 70 аэропортах, входящих в глобальную сеть Swissport (всего около 300 аэропортов почти в 50 странах).

Новые FBO расположены в международных аэропортах Канкуна (MMUN) и Тулума (MMTL), об-

служивающих близлежащие курорты на мексиканском побережье Ривьера-Мая. PrivatPort, взявший на себя функционирование большинства объектов, ранее обслуживавшихся подразделением Swissport Executive, также управляет FBO в Женеве, Окленде (Новая Зеландия) и марокканских городах Касабланка, Марракеш и Танжер.

В других аэропортах присутствия Swissport клиенты частной авиации могут пользоваться инфраструктурой либо в терминалах для авиации общего назначения (GAT), либо в основных пассажирских

терминалах. Например, операторы в аэропорту Базеля (Швейцария) теперь имеют доступ к местному терминалу GAT. В прошлом году PrivatPort обеспечил обслуживание около 14000 рейсов.

По словам генерального директора PrivatPort Джошуа Хильдбранда, Swissport готова инвестировать в сектор деловой авиации, чтобы реализовать потенциал получения высокой прибыли, который видит в этом сегменте группа компаний. Стремясь предложить операторам воздушных судов и их пассажирам «более заметную и качественную инфраструктуру», обновлённая дочерняя компания намерена расширяться как за счёт приобретений, так и путём строительства новых FBO.

В августе PrivatPort открывает в Дубае центр управления полётами. Этот комплекс обеспечит операторам круглосуточную поддержку по всему миру, предоставляя возможность решать любые вопросы обслуживания через единый контактный центр.

«В основе нашей деятельности лежит гибридная модель, которую мы считаем уникальной для данного рынка», - сообщил Хильдбранд. «Мы сочетаем в себе дух бутикового FBO – с его эксклюзивным, деликатным и индивидуальным подходом к обслуживанию – и надёжную инфраструктуру глобального оператора. На практике наши клиенты получают атмосферу камерности и исключительное внимание, свойственные независимым FBO премиум-класса, при этом будучи уверенными в том, что за кулисами обеспечивается высочайший уровень надёжности, характерный для промышленного гиганта».



В Нигерии Challenger 601 сел вместо ВПП на шоссе

В среду самолёт Bombardier Challenger 601-3A, эксплуатируемый компанией VMO Aero, совершил посадку на автодорогу недалеко от международного аэропорта Асаба (DNAS) в Нигерии. Это произошло после ухода на второй круг при выполнении захода на посадку по системе RNAV на взлётно-посадочную полосу длиной около 3400 м. По словам Марка Дидье, владельца VMO Aero, пилоты посадили Challenger на строящийся участок шоссе длиной около 2130 м, расположенный рядом с ВПП.

В заявлении Управления гражданской авиации Нигерии (NCAA) по поводу посадки вне аэродрома говорится, что самолёт «выполнил уход на второй круг при попытке приземлиться в Асабе. Впоследствии, как сообщается, самолёт совершил посадку на автодорогу в районе Огваши-Уку недалеко от Асабы. По информации с места событий, все находившиеся на борту благополучно покинули самолёт и были доставлены в Асабу наземным транспортом».



На борту находились четверо пассажиров и трое пилотов, сообщил Дидье. Он добавил, что все пилоты были высококвалифицированными специалистами с допуском к полётам в качестве командира воздушного судна.

Согласно информации, собранной Дидье, на этапе визуального захода на посадку в Асабе пилотирующий летчик принял решение уйти на второй круг, так как самолёт шел слишком высоко и с превышением скорости. Пилоты попытались перепрограммировать систему управления полётом для повторного захода, но когда это не удалось, вместо того чтобы снова уйти на круг, они совершили посадку на шоссе. «К счастью, дорога была полностью заасфальтирована, свободна от транспорта, а свободный участок составлял 7000 футов», - отметил он.

Дидье трудно понять, почему трое опытных пилотов не заметили, что на дороге отсутствуют маркировка порога ВПП и цифры курса, а ширина полотна составляет всего 35 футов (около 10,7 м), тогда как стандартная ВПП имеет ширину 100 футов (около 30,5 м). «В какой момент они осознали, что садятся там, где не должны?» — задаётся он риторическим вопросом.

Пилот сообщил, что видел осевую линию дороги, а двое других пилотов подтвердили, что ВПП находится в поле зрения и свободна. К тому моменту, когда пилоты осознали, что заходят на посадку не на ВПП аэропорта Асаба, уходить на второй круг было уже поздно, и им пришлось садиться на шоссе.

Однако информация NCAA расходится с версией

Дидье относительно событий, последовавших за посадкой. Пассажиров забрали и доставили в пункт назначения. Но, по данным НСАА, «впоследствии самолёт покинул место посадки и вернулся в Лагос без получения необходимого разрешения от регулирующих органов».

Дидье рассказал, что пилоты связались по радио с диспетчером аэропорта Асаба и спросили, можно ли взлететь с шоссе, но получили отказ. Тогда пилоты связались с управляющим аэропорта, который разрешил взлёт и дал указание диспетчеру выдать разрешение на вылет самолёта с шоссе. Тем временем один из пилотов прошел по участку дороги длиной около 2100 метров, чтобы убедиться в

отсутствии препятствий и предупредить рабочих о предстоящем взлёте.

Пилоты выполнили взлёт и вернулись в Лагос. В сообщении НСАА говорится: «Управление также было проинформировано о том, что служба управления воздушным движением получила уведомление лишь после того, как самолёт уже поднялся в воздух.

Эти действия являются нарушением Правил гражданской авиации Нигерии и в настоящее время расследуются Управлением. По прибытии в Лагос НСАА немедленно отстранило самолёт от полётов до завершения расследования.



В отношении лётного экипажа начата проверка со стороны регулирующих органов, пока НСАА проводит дальнейшее расследование обстоятельств инцидента и последующего несанкционированного вылета самолёта».

Дидье подтвердил, что НСАА временно приостановило действие сертификата эксплуатанта (АОС) компании VMO Aero и изъяло запись переговоров в кабине экипажа самолёта Challenger. «Мы знаем, что у них было разрешение на взлёт», - сказал он.

Хотя Дидье допускает возможность ошибки в навигационной базе данных Challenger и наличие перебоев в работе одной из систем управления полётом, он выразил удивление тем, что столь опытный экипаж, включая командира, имеющего общий налёт 16000 часов и 6000 часов на данном типе воздушного судна, мог допустить подобную ошибку. «Это весьма неловкая ситуация», - признал он. «Разумеется, этих сотрудников уволят. Как эксплуатант, мы делаем всё возможное, чтобы воздушное судно было исправным и соответствовало актуальным требованиям, а экипаж – квалифицированным. Но как только самолёт отправляется в рейс, всё зависит уже от пилотов».

Что касается вопроса о приостановке действия сертификата эксплуатанта (АОС), он отметил: «Мы продолжаем взаимодействовать с НСАА. Они очень строго подходят к соблюдению норм и правил – это, безусловно, самый требовательный орган гражданской авиации в Африке. В нашей сфере ошибки недопустимы, поэтому мы стремимся к тому, чтобы всё, что мы эксплуатируем, находилось в безупречном состоянии».

Ежегодный конкурс Sherwin-Williams Aerospace определит лучшие ливреи бизнес-джетов

Компания Sherwin-Williams Aerospace Coatings объявляет о начале приёма заявок на участие в конкурсе для своего ежегодного календаря на 2027 год, в котором будут представлены лучшие ливреи с использованием покрытий этого бренда. Конкурс, проводимый уже в девятый раз, ежегодно привлекает всё большее, и на этот раз рекордное, количество участников, демонстрирующих самые разнообразные варианты дизайна ливрей.

Это ежегодное состязание призвано отметить высокий уровень профессионального мастерства, художественного вкуса и технических навыков в сфере окраски и отделки воздушных судов. Конкурс отмечает выдающиеся работы специалистов по покраске и восстановлению покрытий, использующих финишные покрытия и системы Sherwin-Williams для авиации.

Цель конкурса – продемонстрировать лучшие образцы окраски воздушных судов от бизнес-джетов, вертолётов и самолётов с индивидуальным дизайном до воздушных судов коммерческой и малой авиации, подготовленных как на предприятиях ТОиР, так и на заводах производителей авиационной техники.

На обложке календаря Sherwin-Williams Aerospace Coatings на 2026 год изображен великолепный самолёт Embraer Phenom 300. Его покраску выполнила компания Corrigan Air Centre (Хондо, штат Техас) по вдохновляющему проекту студии Scheme Designers (Кресс-Килл, штат Нью-Джерси). Для финишной отделки этого эффектного воздушного судна использовались материалы серии Sherwin-Williams SKYscapes (линейка для авиации общего назначения).

Самолёты и мастерство, вложенное в их создание, достойны того, чтобы предстать перед широкой аудиторией. Подать заявку на участие в конкурсе для календаря Sherwin-Williams Aerospace Coatings на 2027 год необходимо до 14 августа 2026 года. Это шанс получить признание в профессиональном сообществе, попасть в календарь, распространяемый по всей Северной Америке, и стать героем публикаций на маркетинговых ресурсах Sherwin-Williams.

Обязательным условием участия является использование для покраски самолёта исключительно авиационных лакокрасочных материалов Sherwin-Williams (например, систем SKYscapes, JetGlo, AcryGlo или двухслойных систем SKYscapes «база+лак»). Участникам также предлагается приложить короткое видео, демонстрирующее воздушное судно или рассказывающее историю создания проекта: что сделало его успешным, уникальным или особенно запоминающимся. Лучшие видеоролики могут быть опубликованы на маркетинговых ресурсах Sherwin-Williams.

Победители конкурса для календаря Aerospace Coatings на 2027 год будут объявлены в начале ноября 2026 года. Каждый отобранный проект будет представлен на отдельной странице (месяце) печатной версии календаря. Победители получают 20 бесплатных экземпляров календаря – отличная возможность продемонстрировать свою работу клиентам, партнёрам и сотрудникам. Кроме того, в течение месяца, отведённого в календаре конкретному самолёту, информация о нём будет публиковаться в социальных сетях Sherwin-Williams, что поможет повысить узнаваемость проекта и авторитет его создателей в авиационной отрасли.



IPO SpaceX и начало Чемпионата мира по футболу совпали с резким ростом трафика

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 24-й неделе (8-14 июня) глобальная активность бизнес-джетов выросла на 8% по сравнению с предыдущей неделей (23-я неделя) и на 2% по сравнению с 24-й неделей прошлого года. За последние четыре недели трафик бизнес-джетов опережает показатели прошлого года всего на 1%.

С начала года (с 1 января по 14 июня) активность бизнес-джетов на 4% выше по сравнению с прошлым годом, как по количеству вылетов, так и по налёту. Последний всплеск активности может быть связан с IPO SpaceX 12 июня, в результате которого, по сообщениям, появилось 400 новых миллионеров. 24-я неделя также совпадает с первой неделей Чемпионата мира по футболу FIFA.

Северная Америка

В США на 24-й неделе было выполнено 52920 рейсов бизнес-джетов, что на 9% больше, чем неделей ранее, и на 4% больше по сравнению с 24-й неделей 2025 года и страна продолжает лидировать в регионе Северной Америки (54718 рейсов, +3% по сравнению с 24-й неделей 2025 года).

В США лидирующим рынком является Техас, показав рост на 18% по сравнению с 24-й неделей 2025 года и продемонстрировав уверенный рост на 9% в

Departure Country	Flights	% of Total Flights	vs 1Y ago: Flights	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
United States	1,238,120	70.1%	5.1%	1,974,382	67.0%	5.3%
Brazil	44,892	2.5%	21.9%	64,348	2.2%	18.0%
Mexico	36,961	2.1%	-14.6%	61,317	2.1%	-11.3%
France	36,550	2.1%	0.3%	57,079	1.9%	2.4%
Canada	34,282	1.9%	-1.5%	61,370	2.1%	1.4%
United Kingdom	33,413	1.9%	0.9%	62,915	2.1%	1.7%
Germany	27,785	1.6%	-1.1%	36,897	1.3%	-0.6%
Italy	27,518	1.6%	11.2%	41,284	1.4%	13.2%
Spain	23,982	1.4%	8.1%	44,292	1.5%	7.0%
Switzerland	18,414	1.0%	4.7%	28,509	1.0%	7.6%
Grand Total	1,767,305	100.0%	4.0%	2,945,077	100.0%	4.3%

Глобальные тенденции трафика бизнес-джетов с начала года (1 января – 14 июня 2026 г.)

годовом исчислении за последние четыре недели (21075 рейсов). Этот всплеск, вероятно, связан с трафиком, привлечённым матчами Чемпионата мира по футболу FIFA, проходившими в Далласе и Хьюстоне на прошлой неделе.

Калифорния также показала хорошие результаты, увеличив количество рейсов на 12% по сравнению с предыдущей неделей и на 5% по сравнению с 24-й неделей 2025 года, с общим объёмом в 18976 рейсов за четыре недели (+2% в годовом исчислении). Флорида, хотя и показала более скромный недельный прирост на 2% и на 3% по сравнению с 24-й неделей 2025 года, лидирует среди всех трёх штатов по трафику за четыре недели (24465 рейсов) и сохраняет устойчивую тенденцию роста на 5% в годовом исчислении. Во всех трёх ключевых штатах 52-недельные максимумы были достигнуты в конце 2025 или начале 2026 года, что отражает общую силу американского рынка в преддверии летнего периода.

Европа

В Европе на 24-й неделе было выполнено 14863 рейса, что на 7% больше, чем на предыдущей неделе, и на 3% больше по сравнению с той же неделей 2025 года. Однако за последние четыре недели (54831 рейс) регион продемонстрировал тенденцию к снижению на 1%. Германия выделяется как лидер

Departure City	Flights	% of Total Flights	vs 1Y ago: Flights	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
New York	73,115	5.9%	6.2%	150,710	7.6%	6.2%
Los Angeles (US-CA)	47,593	3.8%	7.7%	78,701	4.0%	6.9%
Miami (US-FL)	29,119	2.4%	7.7%	60,515	3.1%	7.2%
Dallas (US-TX)	29,010	2.3%	6.7%	46,531	2.4%	6.4%
Houston (US-TX)	28,813	2.3%	7.7%	45,531	2.3%	7.5%
Chicago	28,030	2.3%	5.0%	43,354	2.2%	4.1%
San Francisco (US-CA)	26,768	2.2%	10.7%	50,108	2.5%	13.0%
Phoenix (US-AZ)	25,540	2.1%	6.5%	44,445	2.3%	7.9%
Las Vegas (US-NV)	24,338	2.0%	8.8%	38,346	1.9%	8.3%
Washington (US-DC)	22,055	1.8%	6.9%	39,167	2.0%	3.0%
Grand Total	1,238,120	100.0%	5.1%	1,974,382	100.0%	5.3%

Рейсы бизнес-джетов по крупнейшим городам США за период с 1 января по 14 июня

по показателям, показав разовый рост на 27% по сравнению с предыдущей неделей и на 21% превысив уровень 24-й недели 2025 года, хотя её 4-недельная тенденция роста по-прежнему остаётся очень негативной и составляет -8%. Франция также показала здоровый рост на 10% по сравнению с 24-й неделей 2025 года, в то время как активность в Швейцарии и Италии в целом осталась на уровне прошлого года (+2% и -1% соответственно).

С начала года (с 1 января по 14 июня) активность европейского парка бизнес-джетов, как обычно, смещена в сторону небольших самолётов, при этом сегмент лёгких джетов занимает более 25% от общего числа рейсов, хотя это также и самая слабая категория: в сегментах лёгких, сверхлёгких и джетов начального уровня количество рейсов меньше, чем в прошлом году. Рост явно обусловлен более крупными самолётами: средние бизнес-джеты, как правило, используемые в долевой собственности, значительно опережают показатели прошлого года, а сверхдальние самолёты занимают 25% от общего налёта и демонстрируют тенденцию к росту почти на 7% в годовом исчислении.

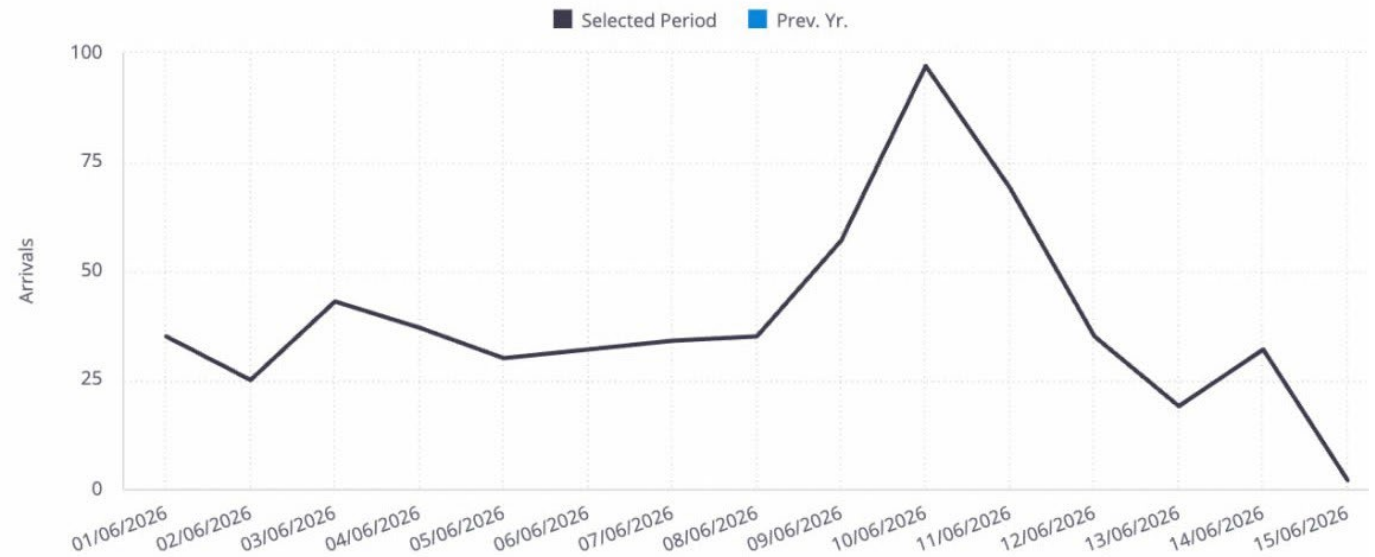
Первая неделя Чемпионата мира по футболу FIFA

Турнир стартовал на прошлой неделе матчами группового этапа, которые прошли во всех трёх странах-хозяйках (США, Мексика и Канада). 11 июня Мексика обыграла Южную Африку со счетом 2:0 в Мехико. За день до начала матча в аэропортах города было зафиксировано 97 прибытий бизнес-джетов. Диаграмма показывает увеличение трафи-

Aircraft Segment	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours	Avg. Hours / Tailsign	vs 1Y ago: Avg. Hours / Tailsign
Light Jet	56,037	23.7%	-2.2%	72,827	18.6%	-2.4%	112	-3.2%
Super Light Jet	40,393	17.1%	4.7%	49,386	12.6%	4.4%	132	-0.1%
Super Midsize Jet	38,541	16.3%	7.7%	55,247	14.1%	7.2%	87	6.7%
Ultra Long Range Jet	37,279	15.8%	6.6%	110,787	28.3%	6.9%	42	-1.1%
Heavy Jet	34,673	14.7%	4.9%	65,151	16.6%	4.3%	52	1.9%
Very Light Jet	14,562	6.2%	-4.9%	16,617	4.2%	-5.5%	67	-2.5%
Midsize Jet	9,425	4.0%	-3.6%	15,693	4.0%	-3.1%	73	-2.6%
Entry Level Jet	5,297	2.2%	-3.7%	5,785	1.5%	-5.6%	58	4.9%
Grand Total	236,207	100.0%	2.6%	391,493	100.0%	3.2%	65	-0.6%

Трафик и налёт бизнес-джетов по Европе по сегментам воздушных судов (1 января – 14 июня 2026 г.)

Daily Arrival Trend ⓘ



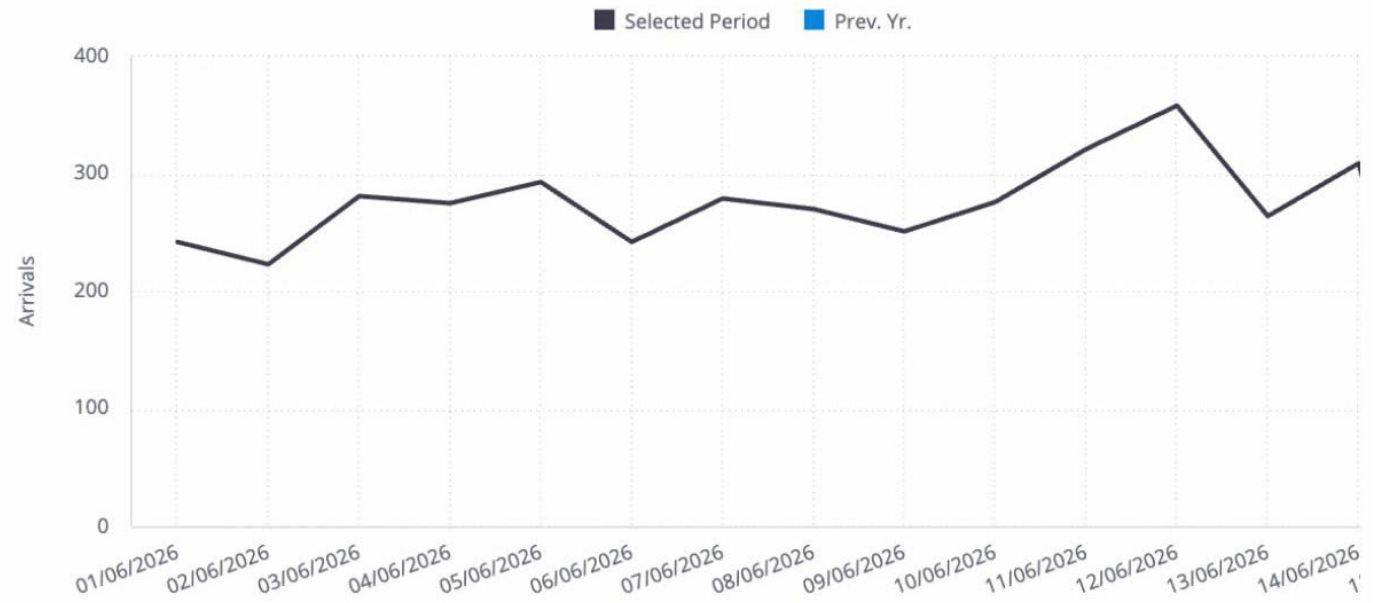
Ежедневное количество прибытий бизнес-джетов в аэропорты Мехико (MMTO и MMMX) с 1 по 14 июня 2026 года

ка бизнес-джетов в 3-4 раза по сравнению с обычным уровнем в аэропортах, где проходили матчи.

Сборная США начала турнир с убедительной победы над Парагваем со счетом 4:1. Матч группы D проходил в Лос-Анджелесе. Несмотря на то, что Лос-Анджелес уже является крупным центром деловой авиации, на диаграмме наблюдается заметная тенденция к росту: пик прибытий пришёлся на день, предшествующий матчу.

Киран Джон, менеджер по продажам WINGX, комментирует: «Активность деловой авиации во всём мире продолжает противостоять негативным макроэкономическим настроениям: конфликт на Ближнем Востоке снижает активность полётов в регионе, но Европа, особенно Средиземноморье, похоже, наблюдает миграцию спроса. В США сохраняется высокий спрос, особенно заметный рост наблюдается к концу июня, что совпадает с ажиотажем вокруг Чемпионата мира по футболу и IPO компании SpaceX».

Daily Arrival Trend ⓘ



Ежедневное количество прибытий бизнес-джетов в аэропорты Лос-Анджелеса (с 1 по 14 июня 2026 года)



Небо вокруг Москвы зачистили от малой авиации: Росавиация ввела запрет для лёгких самолётов и дронов

Спустя три недели после появления информации о готовящемся масштабном запрете на частные полёты в Центральной России ограничения обрели конкретные очертания. По представлению Минобороны Главный центр Единой системы ОрВД подведомственной Росавиации «Госкорпорации по организации воздушного движения» с 20 июня вводит временный режим, запрещающий полёты лёгких и сверхлёгких самолётов, а также гражданских беспилотников в части Московской воздушной зоны на высотах от земли до 5200 метров.

Формально режим установлен до особого уведомления, однако, как ранее сообщал источник «Авиаторщины», эти ограничения будут действовать до окончания специальной военной операции.

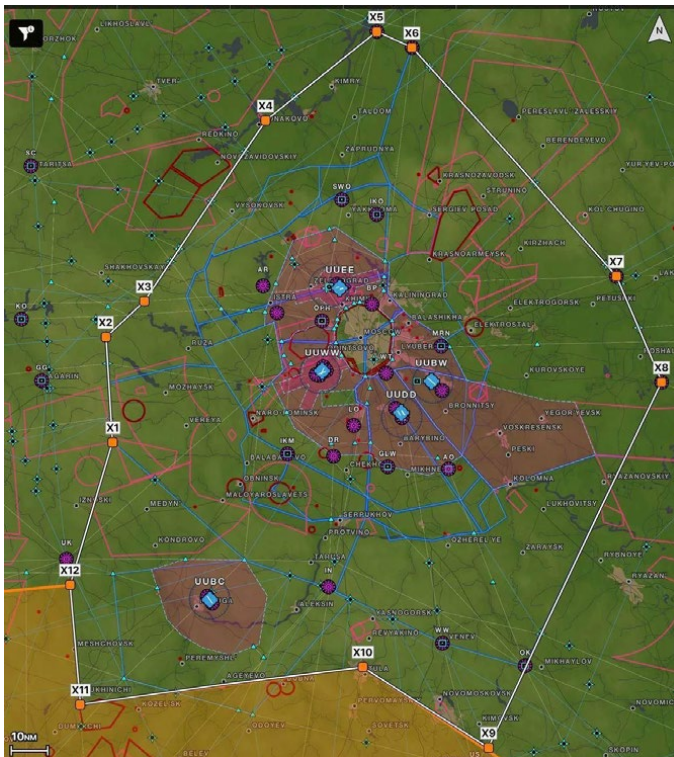
Как сообщили в Росавиации, ограничения распространяются на воздушное пространство над Москвой, большей частью Московской области, а также частично над Рязанской, Тульской, Калужской, Тверской, Ярославской и Владимирской областями. Согласно выпущенному NOTAM, под запрет попадают лёгкие самолёты с максимальной взлётной массой до 5700 кг, сверхлёгкие воздушные суда массой до 495 кг и гражданские БВС. Исключение сделано только для воздушных судов государственной и экспериментальной авиации.

В Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА-Россия) отметили, что фактическая зона ограничений оказалась значительно меньше той, которая ожидалась в конце мая. Тем не менее в неё вошло большое количество аэродромов и посадочных площадок. Владельцам воздушных судов, которые не смогут продолжать полёты в пределах закрытого района, организация рекомендовала до вступления запрета в силу рассмотреть возможность перебазирования техники на аэродромы и площадки за пределами закрытой зоны.

Регулярные и чартерные пассажирские рейсы новые ограничения не затронут. Они продолжают выполняться по маршрутам обслуживания воздушного движения в аэропорты и из них в соответствии с расписанием.

На фоне усиления мер по противодействию несанкционированным полётам беспилотников ГК ОрВД двумя днями ранее выпустила отдельные рекомендации для пилотов лёгких и сверхлёгких воздушных судов, выполняющих полёты в воздушном пространстве классов G и H. До 16 сентября экипажам, выполняющим полёты со скоростью до 300 км/ч, рекомендовано не отклоняться от планируемой траектории более чем на один километр, а при необходимости изменения маршрута уведомлять органы обслуживания воздушного движения не менее чем за 30 минут до пролёта первой точки нового участка.

В АОПА-Россия пояснили, что эти меры направлены на снижение риска ошибочной идентификации воздушных судов в условиях противодействия несанкционированным полётам беспилотников. Организация также вновь рекомендовала пилотам по возможности использовать ответчики вторичной радиолокации и запрашивать обслуживание у органов ОВД.



Jefferies: авиаброкеры всё более оптимистичны

По данным аналитиков Jefferies, среди брокеров, занимающихся продажей бизнес-джетов, растёт оптимизм на фоне сокращения предложения доступных самолётов. В ходе публикации результатов своего 21-го опроса за полугодие, охватившего 80 брокеров по всему миру, компания Jefferies сообщила, что индекс настроений поднялся до 7,2 балла по 10-балльной шкале. Этот показатель выше январского (7,0), но всё ещё не достигает уровня 8,7, зафиксированного в январе 2022 года, когда рынок был «перегрет».

В рамках опроса 27% брокеров назвали сокращение предложения бизнес-джетов признаком высокого спроса. В июне на продажу было выставлено 1029 самолётов, что составляет 4% от общего парка воздушных судов. Этот показатель ниже среднегодового значения (4,4%) и на 11% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Кроме того, 25% респондентов отметили, что длительные сроки ожидания новых самолётов стимулируют вторичный рынок. Jefferies прогнозирует рост поставок новых самолётов на 2% в текущем году благодаря выходу на рынок новых моделей. Опрос также показал, что 57% участников считают возвращение механизма ускоренной амортизации одним из ключевых факторов, стимулирующих рынок.

Тем не менее, существуют опасения по поводу замедления экономики на ключевых рынках (на это указали 44% опрошенных), а ещё 26% назвали риском нестабильность на Ближнем Востоке. В то же время брокеры ожидают, что в 2026 году основными покупателями на рынке станут состоятельные

частные лица, тогда как активность в сфере развлечений и государственном секторе будет ниже.

Что касается оценок конкретных моделей, брокеры с оптимизмом смотрят на Gulfstream G700/G800 (89% положительных отзывов против 73% в январе) по мере роста объёмов поставок, однако настроения в отношении моделей G300 и G400 более сдержанные. Доля позитивных оценок для G300 и G400 составила 11% и 31% соответственно. В качестве причин назывались ценовые факторы для G400 и недостаток инноваций у G300 по сравнению с моделью G280. Брокеры также отметили более высокую стоимость самолёта Cessna Citation Longitude (\$30 млн) по сравнению с Embraer Praetor 600 (\$23 млн) и Bombardier Challenger 3500 (\$27 млн). Если Praetor 600 получил высокую оценку за внедрение новых технологий, то вопросы вызвали длительные сроки ожидания поставок и

качество сервисной поддержки. Challenger 3500 хвалили за надёжность и дальность полёта, однако высказывались опасения относительно возраста данного семейства моделей и сроков поставки.

Участники опроса назвали G800 самой популярной моделью, за которой следует Global 8000. В то же время при сравнении моделей сверхбольшой дальности от Gulfstream, Bombardier и Dassault Falcon респонденты в основном занимали нейтральную позицию.

В целом, Gulfstream занял первое место как наиболее востребованный производитель (его выбрали 64% опрошенных, тогда как в январе этот показатель составлял 50%); далее следуют Bombardier (12%), Embraer (12%) и Cessna (10%). По мнению участников опроса, модель Gulfstream G800 демонстрирует наибольшую устойчивость цены.



«Ирбис» расправляет крылья

Компания «Ирбис», один из самых молодых игроков отечественного вертолетного рынка, стала ярким примером современного менеджмента, оправданного риска и отличной экспертизы, что дало весьма интересный кейс. Менее чем за год «Ирбис» сумела обкатать принципиально новую для нашей страны модель бизнеса – на базе крупного курорта «Манжерок» создать вертолётного оператора полного цикла, исходя из особенностей работы с весьма привилегированной аудиторией. Родство с курортом определило и бренд, под которым продвигает эксплуатант «Ирбис» свои услуги на Алтае – Манжерок.Аэро.

BizavNews удалось пообщаться с генеральным ди-

ректором «Ирбис» Валерием Ярованом в кулуарах СПАФ 2026. Одним из первых вопросов, который нас интересовал, стали требования для старта столь крупного проекта.

«Наша модель бизнеса ориентирована на создание авиационных сервисов в туристических кластерах, примером которого является Горный Алтай. А для комплексного развития такого кластера необходимо сочетание нескольких условий. Первое – наличие номерного фонда в регионе (по опыту зарубежных туристических кластеров стартовая фаза для начала бурного роста – 8-12 тыс. мест, устойчивая – 15-25 тыс. мест, зрелая – 30-60 тыс. мест). Второе условие – авиационная доступность ключевых

рынков, с которых в регион прибывают туристы. 3-5 якорных направлений – идеально для старта. Но с получением аэропортом Горно-Алтайска международного статуса становится возможным привлечение туристов и из других стран азиатского региона, прежде всего из Китая. Третье условие – якорный туристический продукт (примеры: лыжники, storover-туризм, треккинг) и развитая логистика внутри региона (трансферы, вертолёты, гиды, прокат оборудования), наличие дорожной инфраструктуры. Всё это вместе позволяет сформировать конструктор сценариев турпоездки в туристический кластер. Здесь всё просто – больше сценариев – больше туристов; оптимально иметь несколько вариантов на каждый из сценариев: визит (2-3 дня), активный тур (5-7 дней), экспедиция (7-10 дней). Применение вертолёта как раз и позволяет расширить радиус доступных туристических объектов в рамках каждого из сценариев. В целом получается, что мы помогаем увеличивать привлекательность кластера, а рост турпотока обеспечивает нам загрузку», - рассказывает Валерий Ярован.

Весь прошлый год «Ирбис» посветил развитию компетенций. Главным итогом стало получение сертификата коммерческого эксплуатанта и начало полётов. Компании удалось построить оптимальную конфигурацию вертолётных активов и структуру управления. Особое место отводилось развитию компетенций по эксплуатации активов и продаже вертолётных авиаперевозок в регионах присутствия (экскурсии, трансферы), а также конвертации потенциального вертолётного пассажиропотока в выручку и повышение маржинальности продаж. А уже в этом году на первый план вышли



развитие сервиса вертолётной аэротакси (технологии продаж/диспетчеризация/управление объектами), развитие парка (аренда/покупка) и развитие сети посадочных площадок и маршрутной сети. Учитывая особенности региона компания получила также сертификат на выполнение авиарбот и активно развивает компетенции для оказания услуг по эвакуации туристов в горах.

Сейчас основу парка компании составляют вертолёты Airbus H125 и Robinson R66. Компания делает ставку на экономичные однодвигательные вертолёты с широкими возможностями эксплуатации на Алтае. «Для нас оптимально использование Airbus H125/H130 и Robinson R66 для выполнения обзор-

ных экскурсий, трансферов от отелей в аэропорт. Тестируем мы также использование вертолётов большой пассажироместимости, например Ми-8. Мы не ограничиваемся собственным парком, привлекаем по заказам наших клиентов доступные к фрахту вертолёты сторонних компаний», - продолжает Валерий Ярован. В планах компании существенно увеличить парк воздушных судов, но первоочередная задача – отработать типовые решения, ориентированные на внутренний туризм и его потребности.

В настоящее время на территории курортного комплекса «Манжерок» оборудованы посадочная площадка с возможностью размещения таких вертолёт-

тов как Ми-8, AS-350 и R-66), ангар для хранения легких вертолётов (H125, R66), строится терминал для приема-встречи пассажиров, создана собственная служба топливообеспечения. «В ближайшее время планируется строительство большой посадочной площадки, способной принимать одновременно до трёх вертолётов Ми-8, обслуживать большие туристические потоки, правительственные делегации любого уровня», - делится генеральный директор авиакомпании «Ирбис»: «Особый упор будет сделан на комфортабельную и современную парковку вертолётов и дополнительные сервисы – ангарные места хранения, открытые стоянки, возможность дозаправки, предполётное обслуживание».

В настоящее время «Ирбис» активно развивает маршрутную сеть. Среди локаций особым спросом пользуются наиболее известные точки притяжения горного Алтая: Озеро Телецкое (второе в России по запасу пресной воды после Байкала), гора Белуха (считается священной у многих местных народов и является географическим центром Евразии, равноудалённым от трех океанов), Каракольские озера (группа из семи живописных высокогорных озёр. Являются памятником природы). Активно развиваются новые локации и форматы комфортного пребывания туристов в живописных горных местах.

В самое ближайшее время BizavNews подробно расскажет о перспективах строительства терминала деловой авиации в аэропорту «Горно-Алтайск» и поделится последними новостями со сказочного Алтая.



Самолёт недели

Оператор/владелец: *North-West Air Company*

Тип: *Bombardier Global 6000*

Год выпуска: *2011 г.*

Место съёмки: *июнь 2026 года, St. Petersburg Pulkovo - ULLI, Russia*



Фото: *Дмитрий Петрович*