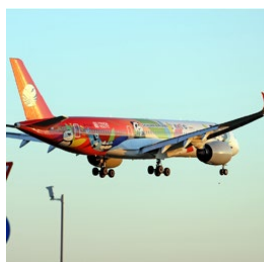
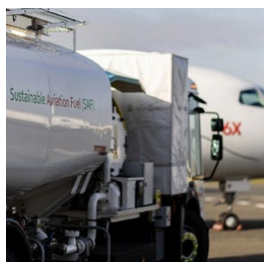
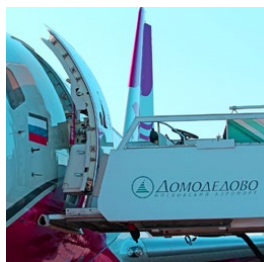




Филипп Лубрано, генеральный директор компании Rotortrade, заявил, что по мере приближения ко второй половине года рынок вертолётной техники сместился от «рынка покупателя» к «рынку продавца». «Я не вижу предпосылок к замедлению темпов развития отрасли в ближайшие три-пять лет», - прогнозирует он. «Все хотят больше вертолётов». Оценивая ситуацию на рынке вертолётов в первом полугодии, Лубрано отметил, что длительные сроки производства у производителей увеличили время ожидания поставок самых популярных моделей на месяцы, а то и на годы. По его словам, это создает нагрузку на вторичный рынок (в частности, относительно новых машин), особенно в период, когда многие эксплуатируемые вертолёты приближаются к сроку замены.

Саудовский оператор вертолётной техники The Helicopter Company подписал соглашение о намерениях (LOI) с компанией Bombardier о приобретении 60 самолётов в рамках расширения своей деятельности на рынок чартерных перевозок и управления парком бизнес-джетов. Соглашение предусматривает твердый заказ на 12 воздушных судов, включая пять Challenger 3500, пять Global 5500 и два Global 8000, а также опцион на покупку еще 48 самолётов этих трёх моделей. О сделке было объявлено на международном авиасалоне в Фарнборо.

Согласно последнему ежемесячному отчёту Argus International, активность деловой авиации в мире оставалась высокой: в июне трафик вырос на 3,4% в годовом исчислении, при этом в Северной Америке рост составил 2,2%. В Европе интенсивность полётов практически не изменилась, увеличившись лишь на 0,1%. Компания прогнозирует, что в текущем месяце активность в Северной Америке и Европе вырастет на 4,3% и 0,7% соответственно. В Европе динамика была разнонаправленной: количество операций средних бизнес-джетов выросло на 3,4%, а активность турбовинтовых самолётов – на 0,2%. Однако этот рост был нивелирован снижением трафика лёгких (на 2,4%) и крупноразмерных джетов (на 0,4%).



Глобальный трафик остывает, а в Ошкоше перрон заполняется

WINGX: На прошлой неделе мы зафиксировали первое за несколько недель сокращение трафика, в то время как с начала года показатели примерно на 4% опережают уровень 2025 года. Как и ожидалось, в Ошкоше наблюдается резкий рост трафика бизнес-джетов

стр. 22

Шереметьево и Внуково становятся партнёрами по управлению аэропортом Домодедово

В настоящее время компаниями аэропорта Домодедово владеет 100% дочернее общество АО «Международный аэропорт Шереметьево» – ООО «Перспектива»

стр. 25

ЕВАА выражает обеспокоенность по поводу влияния планов EU-ETS на деловую авиацию

ЕВАА выражает серьёзную обеспокоенность в связи с предложением Еврокомиссии пересмотреть Систему торговли квотами на выбросы ЕС (EU-ETS). Ассоциация заявила, что профильный директорат Еврокомиссии не консультировался с ней по поводу предлагаемых изменений

стр. 26

Всё ниже, и ниже, и ниже

Росавиация снизила предельную высоту полёта в районе московских аэропортов до 4900 м и запретила транзитные пролёты через него. Ограничения продиктованы соображениями безопасности — для снижения интенсивности полётов вокруг Москвы и ускоренной посадки в случае угрозы

стр. 27

Авиарегистр России работает над обновлением правил для лёгкой авиации

Директор Авиареги́стра России Виктор Всеволодович Приймак выступил с докладом на совещании по вопросам развития легкомоторной авиации. Совещание прошло с участием заместителя Министра транспорта Российской Федерации Владимира Владимировича Потешкина и руководителя Росавиации Дмитрия Викторовича Ядрова.

Тема доклада – «Разработка Норм лётной годности гражданских лёгких самолётов НЛГ 23, гармонизированных с CS-23 с поправками, включая 23-5».

В ходе выступления Виктор Приймак рассказал о деятельности Авиареги́стра России по организации работы групп по обновлению норм лётной годности.

Также в докладе были представлены порядок разработки таких норм и основные отличия новой редакции НЛГ-23 от предыдущей.

Зачем это нужно?

Авиационная техника развивается, и важно, чтобы российские требования к лётной годности лёгких самолётов не отставали от современных международных.

Обновленные нормы будут гармонизированы фактически с международными требованиями, которые применяются для лёгкой авиации. Это важно не только для безопасности, но и для самих разработчиков авиационной техники.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLPXH



Джет Порт

Риски для полётов на Ближнем Востоке

На фоне очередного срыва договоренностей о прекращении огня между США и Ираном и новой эскалации конфликта, ресурс по планированию полётов OpsGroup сообщает, что в регионе пока не вводилось новых закрытий воздушного пространства или существенных изменений маршрутов. Отмечается, что большинство районов полётной информации (FIR) в зоне Персидского залива остаются открытыми для транзитных полётов, хотя в большинстве из них по-прежнему применяются тактические маршруты и системы регулирования воздушного движения. Исключением остаётся Кувейт: транзитные полёты через район полетной информации Кувейта (ОКАС) запрещены как минимум до 4 августа.

Тем не менее, EASA рекомендует эксплуатантам избегать полётов в воздушном пространстве Бахрейна, Кувейта, Катара, ОАЭ и Оманского залива на любых эшелонах, а также тщательно оценивать риски перед выполнением рейсов в Израиль, Иорданию, Оман и Саудовскую Аравию. На террито-

рии последней на прошлой неделе из-за ракетной атаки и нападения беспилотников были закрыты четыре аэропорта в южной части Королевства (OEAB — Абха, OGEN — Джизан, OENG — Наджран и OESH — Шарура).

Что касается маршрутов между Европой и Азией, OpsGroup сообщает, что два основных варианта остаются неизменными с марта: северный маршрут (через Кавказ и далее над Афганистаном) или южный (через Египет, Саудовскую Аравию и Оман).

Эксперты группы предупреждают, что по всему региону сохраняется проблема глушения и спуфинг GPS. В ответ на это диспетчеры управления воздушным движением вынуждены чаще обычного передавать пилотам данные о курсе взлёта и векторы радиолокационного наведения. Операторам следует ожидать задержек с заправкой, увеличения времени на буксировку или размещение в ангаре, а также замедленного наземного обслуживания в некоторых аэропортах региона.




ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Bombardier Global 8000 установил рекорд скорости на маршруте Лос-Анджелес – Фарнборо

Бизнес-джет Bombardier Global 8000 установил новый рекорд скорости на маршруте из Лос-Анджелеса в Фарнборо, преодолев это расстояние за 8 часов 46 минут с максимальной скоростью 0,93 Маха, что на 2,2% превышает предыдущий рекорд для данного маршрута.

Рекорд был установлен в условиях неблагоприятного встречного ветра. Самолёт совершил прямой перелёт в Фарнборо для участия в международном авиасалоне Farnborough International Airshow 2026, где на этой неделе он впервые демонстрировался в лётной программе.

«Этот новый рекорд скорости наглядно демонстрирует уникальные характеристики этого потрясающего самолёта – лидера отрасли по скорости, маневренности и лётно-техническим показателям»,

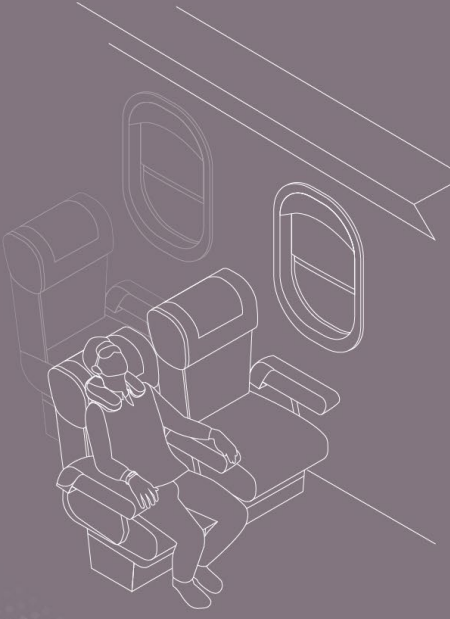
- отметил Стивен Маккалоу, исполнительный вице-президент по инженерным разработкам, созданию продукции и направлению Bombardier Defense. «Скорость, безусловно, является визитной карточкой Global 8000, и это достижение прекрасно подчёркивает главную особенность самолёта – способность делать мир ближе, чем когда-либо прежде».

Сертифицированная максимальная скорость Global 8000 составляет 0,95 Маха, а дальность полёта – 8000 морских миль, что делает его самым быстрым гражданским самолётом из числа выпускаемых в настоящее время. По данным Bombardier, благодаря отличным взлётно-посадочным характеристикам, этот бизнес-джет может обслуживать на 30% больше аэропортов по сравнению с ближайшим конкурентом.





Jetport Interiors



Решения,
создающие
стиль



jetport-interiors.tech

Vertical Aerospace выполняет первый публичный переходный полёт eVTOL

Компания Vertical Aerospace выполнила первый публичный полёт электрического воздушного судна с вертикальным взлётом и посадкой (eVTOL) на международном авиасалоне в Фарнборо. В ходе полёта аппарат перешёл из режима висения (как у вертолёта) в режим горизонтального полёта (как у самолёта) и обратно.

Впрочем, в июле Vertical Aerospace подтвердила очередное отступление от графика сертификации своего eVTOL Valo, в результате чего сертификация теперь отложена до 2029 года. Согласно предыдущим планам, обнародованным в ноябре 2024 года, компания перенесла достижение этой цели с 2026 на 2028 год, что само по себе стало задержкой по

сравнению с первоначальной целью получить сертификат в 2025 году, хотя на тот момент она всё ещё была сосредоточена на своем самолёте VX4.

Однако, объявив о последних изменениях 13 июля, компания Vertical заявила, что «пересмотрела свой план программы с учётом оставшегося объёма работ по сертификации, включая создание и испытание самолётов Valo, соответствующих требованиям сертификации». Valo – платформа eVTOL, которую компания Vertical планирует вывести на рынок, – была представлена в декабре прошлого года. Компания рассчитывает завершить критический анализ конструкции (CDR) самолёта к концу 2026 года.




FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Bell отмечает поставку 700-го Bell 505

Компания Bell Textron объявила о передаче 700-го вертолёта Bell 505 частному VIP-оператору, что свидетельствует о популярности данной модели в сегменте корпоративной авиации.

Лёгкий однодвигательный вертолёт Bell 505 был представлен в 2014 году и сертифицирован FAA в 2017 году. В настоящее время налёт флота превышает 390000 часов. Обладая максимальной крейсерской скоростью 125 узлов (232 км/ч) и полезной нагрузкой 1500 фунтов (680 кг), Bell 505 спроектирован таким образом, чтобы быть простым в управлении, обеспечивая при этом значительную выгоду для оператора и лучшую в своём классе обзорность из кабины.

Как отмечает производитель, вертолёт сочетает в себе новейшие технологии авионики и управления двигателем с большой кабиной, которая обеспечивает панорамный обзор для всех пассажиров. Полностью интегрированный комплект авионики Garmin G1000H NXi и двигатель Safran Arrius 2R, управляемый двухканальной FADEC, обеспечивают пилотам любого уровня подготовки максимальную ситуационную осведомлённость и снижение рабочей нагрузки для успешного полёта во множестве сценариев.

Помимо высокого спроса в сегменте VIP-перевозок, Bell 505 служит передовой учебной платформой для вооружённых сил Иордании, Бахрейна, ОАЭ, Албании, Черногории, Индонезии, Ирака и Южной Кореи, готовя пилотов к выполнению боевых задач в современных условиях.

Gulfstream поставила более 400 самолётов G500 и G600

Компания Gulfstream объявила, что с передачей заказчику из Азиатско-Тихоокеанского региона самолёта G600, собранного на предприятии компании в Сент-Луисе, общее количество поставленных клиентам G500 и G600 превысило 400 бизнес-джетов.

Модели G500 и G600 получили сертификаты FAA в 2018 и 2019 годах соответственно, а в прошлом году оба самолёта были сертифицированы EASA для выполнения заходов на посадку по крутой глиссаде. Это расширило возможности их эксплуатации в аэропортах со сложными условиями, таких как лондонский аэропорт Сити (EGLC), где угол наклона глиссады составляет 5,5 градуса. Примечательно, что именно на G500 и G600 впервые была внедрена кабина пилотов Gulfstream Symmetry Flight Deck. Кроме того, эти самолёты отличаются высокой максимальной эксплуатационной скоростью, достигающей 0,925 Маха.

«Достижение вехи в 400 поставленных самолётов свидетельствует о том, что заказчики по всему миру продолжают доверять компании Gulfstream и моделям G500 и G600», - заявил президент Gulfstream Марк Бернс. «Эти самолёты обеспечили устойчивый спрос на нашу линейку нового поколения и играют ключевую роль в реализации стратегии Gulfstream, цель которой – предложить подходящий самолёт для выполнения любой задачи».

С момента ввода в эксплуатацию парк G500 и G600 налетал более 519000 часов и выполнил 200000 посадок. В рамках программы было установлено более 190 рекордов скорости на различных маршрутах, что внесло значительный вклад в общее число рекордов Gulfstream, достигшее 815. Так, в ходе недавнего перелёта из Саппоро (Япония) в Саванну G600 преодолел расстояние 5835 морских миль за 11 часов 38 минут со средней крейсерской скоростью 0,88 Маха.



Daher идёт на рекорд

Компания Daher Aircraft сообщила, что портфель заказов на модель ТВМ 980 уже сформирован вплоть до середины 2027 года, а за шесть месяцев, прошедших с момента презентации в январе, было поставлено более 30 самолётов.

В текущем году Daher планирует поставить более 60 самолётов этой модели, что станет рекордом годового объёма производства для семейства ТВМ. Более половины покупателей ТВМ 980 – это клиенты, приобретающие самолёт Daher повторно.

Аналогично высокий спрос наблюдается и на вторичном рынке самолётов ТВМ серии 900. По данным Daher, из 218 выпущенных ТВМ 960 в продаже находятся лишь три, а из 124 построенных ТВМ 940 – только четыре. При этом стоимость обоих вариантов сохраняется на уровне, близком к первоначальной цене.

«Исключительный интерес к ТВМ 980, включая доверие, проявленное нынешними владельцами ТВМ, свидетельствует о том, что наша стратегия находит отклик у клиентов по всему миру», – заявил генеральный директор Daher Aircraft Николя Шаббер. «Каждая новая версия сочетает в себе усовершенствования и сохраняет те качества, которые делают наш ТВМ эталоном в своём классе».

ТВМ 980 оснащён комплексом авионики Garmin G3000 Prime с тремя 14-дюймовыми сенсорными дисплеями, двигателем Pratt & Whitney Canada PT6E-66XT с системой FADEC и функцией автоматической посадки Garmin Autoland.

Cutter Aviation передала заказчику сотый самолёт Pilatus

Компания Cutter Aviation достигла важного рубежа, передав заказчику сотый новый самолёт Pilatus. Cutter Aviation выступает официальным дилером производителя в Техасе, Южной Калифорнии, Аризоне, Нью-Мексико и Колорадо.

Представители обеих компаний собрались на предприятии производителя в Брумфилде (штат Колорадо), чтобы отметить продолжение сотрудничества и передачу юбилейного экземпляра РС-24. Этот лёгкий бизнес-джет войдет в программу долевого владения Cutter и будет базироваться в штаб-квартире компании в Финиксе.

Компания Cutter получила статус авторизованного центра продаж и обслуживания Pilatus в 2018 году и с тех пор передала клиентам 73 турбовин-

товых самолёта РС-12 и 27 реактивных РС-24. Это событие подчёркивает стремительный рост Cutter, продолжающей расширять спектр услуг в юго-западном регионе США – от продаж и технического обслуживания до ремонта авионики и всесторонней поддержки владельцев Pilatus.

«Для нашей компании это поистине знаменательное событие», – заявил президент и генеральный директор Cutter Уилл Каттер. «Тот факт, что мы передали заказчикам 100 новых самолётов Pilatus за столь короткий срок, красноречиво свидетельствует о высоком качестве продукции Pilatus, прочности наших партнёрских отношений с производителем и доверии, которое клиенты ежедневно оказывают нашей команде».



Global Charter: выручка выросла на 46% EASA выдало сертификат типа на самолёт Epic E1000 AX

Брокерская компания Global Charter, специализирующаяся на организации частных авиаперевозок и ведущая деятельность в Лондоне и Майами, сообщила о рекордной выручке во втором квартале – около \$22,4 млн. Этот показатель на 46% превышает данные аналогичного периода прошлого года, что обусловлено резким ростом числа рейсов и притоком новых клиентов.

За квартал компания организовала 818 рейсов (на 38% больше, чем годом ранее) и привлекла 219 новых клиентов (рост на 47% по сравнению со вторым кварталом 2025 года). Июнь стал самым успешным месяцем за всю историю компании: было организовано 333 рейса, а выручка составила около \$8,6 млн.

«Мы очень довольны этими результатами. Темпы роста, которые мы демонстрируем, исключительны для компании, работающей на собственные средства и существующей всего семь лет», – заявил Гарри Морган, генеральный директор и основатель Global Charter. «Новых клиентов в Global Charter привлекают наши технологии и оперативность, а постоянные клиенты возвращаются благодаря высокому качеству обслуживания и профессионализму нашей команды».

Global Charter ожидает, что итоговые результаты года закрепят успех рекордного первого полугодия.

Компания Epic Aircraft объявила о получении сертификата типа EASA на однодвигательный турбовинтовой самолёт E1000 AX – свою новейшую и первую модель семейства E1000, прошедшую европейскую сертификацию. Это открывает для производителя возможность вывода самолёта на европейский рынок.

Компания планирует начать продажи в Европе уже в текущем году. Поддержку клиентам будут



обеспечивать первый в регионе авторизованный сервисный центр Epic – компания Airlink Salzburg, а также организация Personalized Flight Training & Examinations – первый европейский учебный центр, аккредитованный производителем.

E1000 AX имеет максимальную крейсерскую скорость 333 узла, полезную нагрузку с полной заправкой 1177 фунтов (595 кг), скороподъёмность 4000 футов в минуту (1225 м/мин) и дальность полёта 1560 морских миль (2360 км). AX сертифицирован для полётов на высоте до 34000 футов (10000 м) и предлагает более 25 усовершенствований. Среди этих обновлений – системы автомата тяги и Autoland от Garmin. Среди других обновлений – автоматический демпфер рыскания, электронное удержание тормозов, Garmin GDL 60 с PlaneSync, а также опциональные Garmin 3D SafeTaxi и метеорадар GWX 8000 StormOptix. Среди усовершенствований салона и эксплуатационных характеристик – литий-ионная батарея True Blue Power, окна CoolView для защиты от ультрафиолета и теплового излучения, а также опциональное подключение к Интернету Starlink.

«Получение сертификата EASA на модель E1000 AX – это важная веха, свидетельствующая о самоотдаче, профессионализме и упорстве всей нашей команды», – заявил генеральный директор Epic Aircraft Даг Кинг. «Самолёт E1000 AX завоевал репутацию благодаря исключительным лётным характеристикам, передовым системам безопасности и первоклассному уровню комфорта. Мы рады предложить эти возможности пилотам и владельцам по всей Европе».

Eve Air Mobility продвигается в процессе международной сертификации Eve 100

Компания Eve Air Mobility объявила о двух важных этапах в процессе сертификации Eve 100. Национальное агентство гражданской авиации Бразилии (ANAC) начало процедуру отраслевого обсуждения обновлённых критериев лётной годности для данного аппарата, а компания Eve подала заявку в Европейское агентство по безопасности полётов (EASA) на запуск процесса валидации сертификата типа.

Эти события подчёркивают динамику реализации стратегии сертификации Eve и подтверждают приверженность компании системному подходу к взаимодействию с ведущими авиационными ведомствами Бразилии, США и Европы для обеспечения будущей международной эксплуатации.

Публикация ANAC обновлённых критериев стала очередным важным шагом в процессе получения сертификата типа для Eve 100 и способствует формированию надёжной нормативно-правовой базы для аппаратов класса eVTOL. Замечания и предложения принимаются до 18 августа.

Обновлённые критерии были разработаны в развитие первоначальных требований к лётной годности eVTOL от Eve, опубликованных ANAC в ноябре 2024 года, и включают изменения, направленные на дальнейшую гармонизацию с международными подходами к сертификации, в том числе с руководящими принципами Федерального управления гражданской авиации США (FAA) для летательных аппаратов с силовыми установками, обеспечивающими вертикальный взлёт и посадку (powered-lift aircraft).

Компания Eve тесно сотрудничала с ANAC при разработке критериев, соответствующих конфигурации Eve 100 и специфике формирующегося сектора передовой воздушной мобильности (AAM). Компания Eve официально инициировала процесс подачи заявки на сертификат типа eVTOL в ANAC в феврале 2022 года, что ознаменовало начало пути сертификации аппарата в бразильском ведомстве гражданской авиации. В 2023 году компания Eve начала взаимодействие с Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA) для за-

пуска процесса параллельной валидации сертификата типа, способствуя согласованию позиций различных сертифицирующих органов в отношении сертификационной базы и методов подтверждения соответствия для модели Eve 100.

Подача заявки на валидацию в Европейское агентство по безопасности полётов (EASA) стала ещё одной важной вехой в этом скоординированном процессе сертификации, обеспечив участие в программе – наряду с FAA, где работы уже ведутся, – ещё одного ключевого авиационного регулятора.



Глава Rotortrade оптимистично оценивает изменения на рынке вертолётов

Филипп Лубрано, генеральный директор компании Rotortrade (международного поставщика услуг по продаже и технической поддержке вертолетов), заявил, что по мере приближения ко второй половине года рынок винтокрылой техники сместился от «рынка покупателя» к «рынку продавца». «Я не вижу предпосылок к замедлению темпов развития отрасли в ближайшие три-пять лет», - прогнозирует он. «Все хотят больше вертолётов».

По словам Лубрано, ключевым фактором в вертолётной отрасли остаётся сегмент экстренной медицинской помощи (EMS). «Безусловно, сектор EMS демонстрирует рост», - отметил он. «Мы выполняем ряд заказов по переоборудованию вертолётов со вторичного рынка под нужды медицинской авиации, чтобы удовлетворить запросы клиентов, и полагаю, что в этот сегмент будет поступать всё больше вертолётов, в том числе более крупных моделей».

Оценивая ситуацию на рынке вертолётов в первом полугодии, Лубрано отметил, что длительные сроки производства у производителей увеличили время ожидания поставок самых популярных моделей на месяцы, а то и на годы. По его словам, это создает нагрузку на вторичный рынок (в частности, относительно новых машин), особенно в период, когда многие эксплуатируемые вертолёты приближаются к сроку замены.

Он пояснил, что, поскольку производственные линии для военных и гражданских вертолётов часто совмещены, рост спроса со стороны военного сектора также влияет на портфель заказов производителей гражданской техники. Конфликты,

подобные войне в Иране, могут повлиять на инвестиционные стратегии: некоторые потенциальные владельцы предпочитают краткосрочную аренду покупке новых вертолётов, таких как двухдвигательная модель среднего класса Airbus H160.

«Мы можем предоставить любому клиенту возможность опробовать технику: для таких моделей доступна краткосрочная аренда сроком на два-три года. Это позволяет клиенту реально оценить вер-

толёт и решить, стоит ли переходить к его полноценному приобретению», - сказал Лубрано.

Ещё одним важным фактором на ближайшее время является начало сезона лесных пожаров в США и Европе, в связи с чем многие вертолёты задействованы в выполнении противопожарных контрактов. Дилеры и предприятия, занимающиеся доработкой и оснащением вертолётов, активно готовятся к этому периоду.



Великобритания предлагает ввести обязательное использование систем электронной идентификации

Согласно проекту новых правил, разработанному Управлением гражданской авиации (CAA) Великобритании, все гражданские воздушные суда, которые выполняют полёты в воздушном пространстве страны на высотах ниже 10000 футов (ок. 3050м) и в настоящее время освобожденные от обязанности оснащаться системами ADS-B, будут обязаны иметь оборудование, позволяющее обнаруживать другие суда и идентифицировать их.

В Великобритании считают, что добровольные меры по установке оборудования для электронной идентификации (e-Conspicuity) в рамках программы субсидирования «не обеспечат [необходимого] уровня единообразия и совместимости систем».

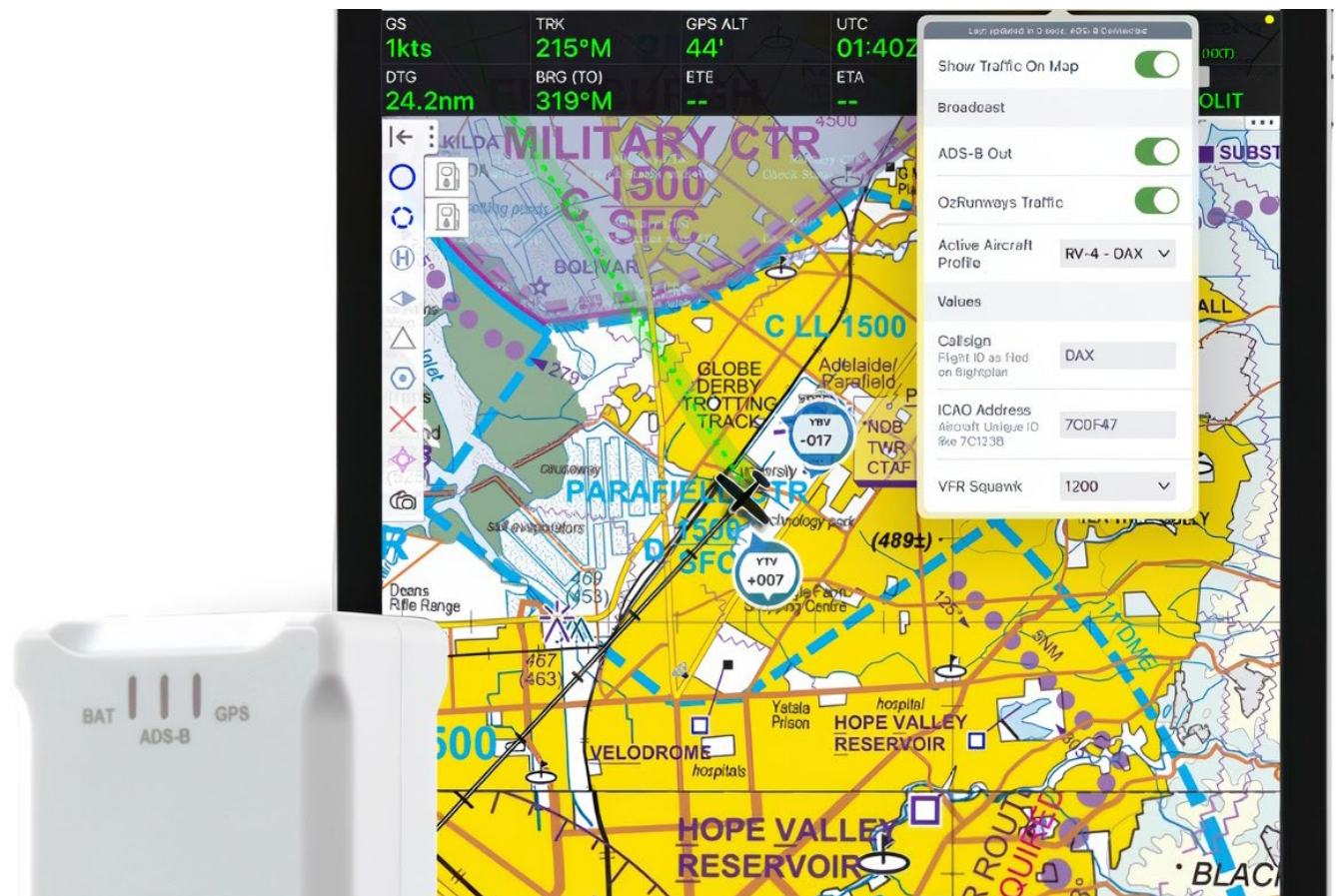
Основная цель введения обязательного требования об использовании систем электронной идентификации — снижение риска столкновений в воздухе в нижнем эшелоне воздушного пространства Великобритании. «Хотя само по себе оборудование для электронной идентификации не может полностью устранить риск столкновений в воздухе, оно способно повысить осведомлённость пилотов о находящихся поблизости воздушных судах, позволяя оснащённым таким оборудованием бортам обмениваться данными о своём местоположении», - заявили в САА. «По мере роста числа воздушных судов, оснащённых совместимым оборудованием, и улучшения взаимодействия систем, возрастёт потенциальный вклад в повышение безопасности полётов».

Новое требование будет распространяться как на воздушные суда, зарегистрированные в Велико-

британии, так и на суда с иностранной регистрацией, выполняющие полёты в британском воздушном пространстве. Это касается в том числе эксплуатации eVTOL и беспилотных авиационных систем (UAS). Требование не распространяется на военные воздушные суда. «Вопрос в отношении государственных воздушных судов невоенного назначения, включая суда, используемые полицией и экстренными службами, пока находится на

стадии рассмотрения», - отмечается в документе.

Британская сторона заявила, что установление единой даты вступления требования в силу (после завершения переходного периода) будет способствовать достижению целей по обеспечению безопасности полётов в большей степени, чем поэтапный подход. Замечания и предложения по данному проекту принимаются до 22 сентября.



Теспат представляет концепцию итальянской системы региональных авиаперевозок

Компания Теспат приняла участие в торжественном открытии нового терминала в римском аэропорту Урбе (Urbe). Мероприятие было организовано Управлением гражданской авиации Италии (ENAC) и компанией ENAC Servizi для презентации первых маршрутов в рамках нового проекта региональной аэромобильности.

Этот проект, разработанный ENAC и дочерней компанией Enac Servizi, призван стимулировать развитие ближнемагистральных перевозок, полностью интегрированных с другими транспортными системами. Цель инициативы – создание гибкой и разветвлённой национальной сети, улучшающей транспортную связность регионов и расширяю-

щей возможности передвижения. Концепция терминала региональной аэромобильности трансформируется из простого транзитного узла в «ворота в регионы», открывая новые перспективы для мультимодальных авиаперевозок.

Чтобы продемонстрировать оптимальные решения для этих маршрутов, Теспат представила на лётном поле аэропорта Урбе два самолёта, которые вызвали большой интерес и одобрение у присутствующих. В рамках статической экспозиции были показаны P2012 VIP (самолёт повышенной комфортности для деловых и частных перевозок) и стандартная версия P2012 Traveller в 9-местной компоновке для региональных рейсов.

Генеральный директор Теспат Паоло Паскале прокомментировал ситуацию следующим образом: «Altair – это независимая компания, созданная на базе Теспат. Она специализируется на комплексном техническом обслуживании и предоставлении авиационных услуг. В числе её перспективных задач – запуск региональной авиакомпания».

В настоящее время компания эксплуатирует вертолёт, а в ближайшем будущем, при условии получения соответствующих разрешений, начнет полёты на наших самолётах P2012 Traveller. Кроме того, ENAC Servizi завершает строительство современной асфальтированной взлётно-посадочной полосы длиной 1400 метров в аэропорту Капуя, добавил Паскале. «В скором времени у нас появятся новые парковочные зоны, ангары и терминал. Это вдохнет новую жизнь в транспортный узел Капуя: отсюда будут взлетать многочисленные воздушные суда, привнесут новые идеи, возможности для бизнеса и рабочие места. Капуя призвана стать ключевым центром европейской авиации общего назначения на юге Италии и в регионе Кампания».

Марко Тромбетти, директор ENAC Servizi, отметил: «Развитие региональной аэромобильности открывает стратегические возможности для эволюции итальянской авиационной системы, позволяя создать более взаимосвязанную, устойчивую и интегрированную модель мобильности, отвечающую потребностям регионов и местных сообществ. Компания ENAC Servizi содействует реализации этого видения, развивая сеть региональных аэропортов, призванных стать эффективными площадками для обеспечения транспортной связности, внедрения инноваций и технологического развития».



Garmin G2000 Prime: технологии бизнес-авиации для поршневых самолётов

Инновации, впервые представленные в комплексе авионики Garmin G3000 Prime (предназначенном для бизнес-джетов, турбовинтовых самолётов и военных учебно-тренировочных машин), теперь стали доступны и для поршневых и лёгких электрических самолётов благодаря новой системе G2000 Prime, анонсированной на прошлой неделе. Компания Garmin пока не называет конкретные модели воздушных судов, на которых будет установлена эта система, отмечая, что соответствующие заявления сделают сами производители.

В состав G2000 Prime входит комплекс технологий безопасности Garmin Autonomi, включающий функции Autoland (автоматическая посадка), Smart Glide (помощь при планировании в случае отказа двигателя), Smart Rudder Bias (автоматическая компенсация разворачивающего момента), Electronic Stability Protection (защита от выхода за пределы допустимых режимов полёта), Emergency Descent Mode (режим аварийного снижения) и Autothrottle (автомат тяги). Среди инструментов обеспечения безопасности при наземных операциях – система Runway Occupancy Awareness (контроль занятости ВПП), использующая данные GPS и ADS-B для предупреждения экипажа о возможном выезде на занятую полосу или риске столкновения, а также функции 3D SafeTaxi и SurfaceWatch.

Система Garmin PlaneSync обеспечивает автоматическое обновление баз данных и запись полётных параметров и показателей работы двигателя в фоновом режиме. Владельцы могут удалённо проверять уровень топлива и состояние систем воздушного судна через приложение Garmin Pilot.

Система G2000 обладает значительно более высокой вычислительной мощностью и быстродействием по сравнению с предыдущими версиями, а также увеличенным объёмом памяти и поддержкой гигабитного соединения между компонентами. Основные дисплеи имеют диагональ 14 дюймов и оснащены экранами, устойчивыми к бликам и появлению отпечатков пальцев. Дополнительные семидюймовые дисплеи служат для ввода данных и управления системами, их полезная площадь

экрана примерно на 40% больше, чем у предыдущих моделей сенсорных контроллеров Garmin. В зависимости от типа воздушного судна, они также могут выполнять роль встроенного резервного пилотажного прибора, устраняя необходимость в отдельном резервном дисплее.

Сенсорные экраны поддерживают до 10 одновременных касаний, что позволяет двум пилотам работать с одним дисплеем, не мешая друг другу.



JETNET запускает JIQ – единую платформу аналитики рынка деловой авиации

Компания JETNET, поставщик данных и аналитики в сфере деловой авиации, объявила об официальном запуске JIQ – авторитетного источника экспертных знаний и аналитических данных для отрасли деловой авиации. JIQ впервые объединяет аналитические возможности, охватывающие весь спектр активности на рынке деловой авиации.

В основе JIQ лежит комплексная информационная база JETNET Group, включающая данные о воздушных судах, их владельцах, сделках, предложениях на рынке и поставках (от JETNET), сведения об интенсивности использования, лётной активности и операционной деятельности (от WINGX через сервисы Air Insights и Ground Insights), а также данные сигналов ADS-B в реальном времени (от ADS-B Exchange).

Ни один отдельный набор данных или конкурент не способен предложить столь всесторонний взгляд на рынок и активность воздушных судов. Объединение этих ресурсов формирует самую полную картину состояния деловой авиации, доступную на сегодняшний день.

Руководителем проекта JIQ стал Ричард Кое (Richard Koe) – авторитетный отраслевой аналитик. Его деятельность поддерживается командой профильных специалистов, обладающих глубокими знаниями в таких областях, как оценка стоимости воздушных судов, рынки сделок, операционные тенденции, региональная динамика и макроэкономические факторы, влияющие на спрос в сфере деловой авиации. Ричард будет определять стратегическое развитие JIQ, включая редакционную политику, работу с аудиторией, формирование

команды и выбор дальнейшего курса. Он также будет представлять аналитические материалы JIQ на отраслевых конференциях и курировать программу вебинаров.

Ричард Кое, управляющий директор JIQ (проект JETNET), отметил: «JIQ даёт нам возможность синтезировать аналитическую информацию, опи-

раясь на ведущую в отрасли базу данных. Мы с нетерпением ждём возможности представить новые аналитические выводы за счёт интеграции дополнительных данных и использования инновационных форматов, демонстрируя, что совокупный опыт и знания JETNET Group – это нечто гораздо большее, чем просто сумма отдельных составляющих».



Argus: в июне активность деловой авиации продолжила расти

Согласно последнему ежемесячному отчёту Argus International, активность деловой авиации в мире оставалась высокой: в июне трафик вырос на 3,4% в годовом исчислении, при этом в Северной Америке рост составил 2,2%. В Европе интенсивность полётов практически не изменилась, увеличившись лишь на 0,1%. Компания прогнозирует, что в текущем месяце активность в Северной Америке и Европе вырастет на 4,3% и 0,7% соответственно.

В Северной Америке все шесть месяцев первой половины года показали положительную динамику, в результате чего общий рост за этот период составил 3,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В прошлом месяце в Северной Америке основным драйвером роста оставался сегмент долевого владения, где количество операций увеличилось на 10,4% в годовом исчислении, тогда как в сегменте чартерных перевозок (Part 135) рост составил 2%. В то же время частные полёты (Part 91) снизилась на 1,1%: количество рейсов средних джетов в этом сегменте упало на 12,1%, а крупноразмерных самолётов – на 7,1%. Наиболее значительный скачок активности в июне был зафиксирован у больших джетов в доленом владении – на 13,3% по сравнению с прошлым годом.

Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	5.0%	3.6%	8.7%	4.6%
Small Cabin Jet	2.6%	2.7%	8.5%	3.9%
Mid Size Cabin Jet	-12.1%	2.4%	11.1%	1.1%
Large Cabin Jet	-7.1%	-3.4%	13.3%	-3.3%
Total	-1.1%	2.0%	10.4%	2.2%

Jun 2026 vs Jun 2025

В целом, если рассматривать категории воздушных судов, трафик крупноразмерных бизнес-джетов сократился на 3,3% – вновь преимущественно из-за спада в сегменте частных полётов (Part 91). Во всех остальных категориях наблюдался рост: турбовинтовые самолёты – на 4,6%, лёгкие джеты – на 3,9%, средние самолёты – на 1,1%.

В Европе динамика была разнонаправленной: количество операций средних бизнес-джетов выросло на 3,4%, а активность турбовинтовых самолётов – на 0,2%. Однако этот рост был нивелирован снижением трафика лёгких (на 2,4%) и крупноразмерных джетов (на 0,4%).

Acft Type	Jun 26 vs Jun 25	Jun 26 vs May 26
Turbo Prop	0.2%	6.4%
Small Cabin Jet	-2.4%	12.9%
Mid Size Cabin Jet	3.4%	22.0%
Large Cabin Jet	-0.4%	26.4%
Total	0.1%	17.5%

В остальных регионах мира (Африка, Азия, Австралия и Южная Америка) активность продолжала стремительно расти, увеличившись на 11%. Во всех сегментах бизнес-джетов наблюдался двузначный рост по сравнению с прошлым годом: лёгкие самолёты – на 18,8%, средние – на 15,4%, крупноразмерные – на 10,2%. Трафик турбовинтовых самолётов также вырос на 7,5%.

Acft Type	Jun 26 vs Jun 25	Jun 26 vs May 26
Turbo Prop	7.5%	-6.7%
Small Cabin Jet	18.8%	-10.6%
Mid Size Cabin Jet	15.4%	-9.5%
Large Cabin Jet	10.2%	-3.0%
Total	11.0%	-7.1%

«Показатели активности в июне оставались на положительной зоне», - отметил Трэвис Кун, старший вице-президент компании Argus. «В сегменте крупноразмерных бизнес-джетов по-прежнему наблюдается некоторое снижение спроса, и, судя по всему, в ближайшее время ситуация не изменится. С другой стороны, активность в сегменте долевого владения демонстрирует невероятную устойчивость, показывая двузначные темпы роста в годовом исчислении. Мы сохраняем позитивный прогноз на вторую половину 2026 года».

Luxaviation пополняет парк девятью воздушными судами в Европе и Азиатско-Тихоокеанском регионе

Группа Luxaviation расширяет свой глобальный парк, добавляя девять воздушных судов (как уже полученных, так и запланированных к поставке) в Европе и Азиатско-Тихоокеанском регионе. В их числе – два самолёта Gulfstream G700 и один Gulfstream G800. Модели Gulfstream сверхбольшой дальности пополнят парк компании в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В Luxaviation отметили, что эти самолёты позволят компании лучше удовлетворять потребности в сфере деловой авиации на дальних маршрутах в данном регионе.

В Европе парк подразделения Luxaviation UK дополнили Bombardier Challenger 604 и Gulfstream G550, и оба самолёта уже доступны для выполнения чартерных рейсов. В ближайшие недели ожидается ввод в эксплуатацию ещё одного Challenger 604 в составе Luxaviation UK.

Кроме того, Luxaviation UK стала единственным оператором в Великобритании, управляющим тремя самолётами Embraer Praetor 600. В числе других воздушных судов, пополняющих парк группы, – первый Gulfstream G700 для Luxaviation Belgium, Citation CJ1+ для Luxaviation France и вертолёт Sikorsky S-76 для чартерных подразделений Starspeed и Heliflite.

Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, заявил: «Пополнение парка самолётами различных классов – от Citation CJ1+ и Challenger 604 до Gulfstream G700 и G800 – свидетельствует о надёжности и разнообразии наших операционных возможностей, а также о доверии, которое владельцы воздушных судов оказывают Luxaviation. Сочетая глубокое знание специфики местных рын-

ков с глобальной платформой управления воздушными судами, организации чартеров и обеспечения нормативного соответствия, мы можем сопровождать владельцев на всех этапах жизненного цикла самолёта, одновременно предоставляя клиентам чартерных рейсов доступ к более широкому выбору воздушных судов, вариантов полётов и направлений».

Расширение парка, как отмечают в компании, обеспечивает владельцам воздушных судов доступ к улучшенным решениям по управлению, подкрепленным глобальной операционной платформой Luxaviation и знанием локальных рынков. Кроме того, это предоставляет клиентам чартерных рейсов большую гибкость и более широкий выбор воздушных судов для выполнения различных задач.



Bombardier получает крупнейший заказ из Персидского залива

Саудовский оператор вертолётной техники The Helicopter Company (THC) подписал соглашение о намерениях (LOI) с компанией Bombardier о приобретении 60 самолётов в рамках расширения своей деятельности на рынок чартерных перевозок и управления парком бизнес-джетов. Соглашение предусматривает твердый заказ на 12 воздушных судов, включая пять Challenger 3500, пять Global 5500 и два Global 8000, а также опцион на покупку еще 48 самолётов этих трёх моделей. О сделке было объявлено на международном авиасалоне в Фарнборо.

По заявлению THC, это приобретение призвано удовлетворить растущий спрос на услуги частной и деловой авиации в Саудовской Аравии, обусловленный развитием туристического сектора, ростом деловой активности и появлением новых направлений для путешествий.

Ключевыми факторами для реализации этих амбиций являются унификация парка, использование передовых авиационных технологий, а также стремление к повышению эффективности и экологической устойчивости. Приобретение 60 самолётов поможет стране создать интегрированную авиационную экосистему, способствующую реализации программы развития «Видение Саудовской Аравии 2030» (Saudi Vision 2030).

Состав первоначального парка THC подобран так, чтобы «сочетать эффективность, большую дальность полёта и высочайший уровень комфорта для пассажиров в сегментах суперсредних, дальних и сверхдальних самолётов», - сообщили в компании.

По данным Bombardier, на фоне растущего в регионе спроса на суперсредние бизнес-джеты модель Challenger 3500 идеально отвечает ожиданиям клиентов в отношении лётно-технических характеристик, комфорта и надёжности. «Global 5500 продолжает задавать стандарты в своём классе благодаря лучшей в отрасли дальности полёта и исключительной универсальности, а флагманский Global 8000 открывает новую эру возможностей и эффективности в этом сегменте», - отметили в компании.

Компания The Helicopter Company, созданная в 2018 году, является частью стратегии Государственного инвестиционного фонда Саудовской Аравии (PIF) по формированию новых секторов экономики, способствующих реализации программы развития «Видение 2030» (Vision 2030). Являясь ведущим коммерческим оператором вертолётных в Королевстве, THC эксплуатирует более 60 воздушных судов, обслуживая такие направления, как экстренная медицинская помощь (EMS), частные чартерные перевозки и туризм.



Dassault: продажи бизнес-джетов Falcon восстанавливаются

Выручка Dassault Aviation в первом полугодии 2026 года выросла на 46% в годовом исчислении, составив 4,157 млрд евро, при этом объём чистых заказов на самолёты Falcon увеличился почти втрое. Председатель совета директоров и генеральный директор компании Эрик Траппье связал это с общим восстановлением рынка деловой авиации. Позитивную динамику сдерживали проблемы в цепоч-

ках поставок и введение правительством Франции дополнительного налога, что привело к снижению рентабельности.

За первые шесть месяцев было получено 23 чистых заказа на Falcon (против восьми за аналогичный период прошлого года), что Траппье охарактеризовал как «заметное восстановление продаж

2026 году». В первом полугодии Dassault поставила 13 самолётов Falcon – на один больше, чем годом ранее, получив выручку в размере 1,2 млрд евро (против 1,1 млрд евро в первом полугодии 2025 года). Для сравнения: за весь 2025 год компания получила заказы на 31 бизнес-джет Falcon.

Общий объём заказов, включая продукцию военного назначения, в первом полугодии составил 2,9 млрд евро. Это меньше показателя первой половины 2025 года (8,1 млрд евро), который был существенно увеличен за счёт контракта с ВМС Индии на поставку 26 палубных истребителей Rafale. Поскольку в первой половине текущего года сопоставимых оборонных контрактов заключено не было, основную долю в общем объёме заказов составили самолёты Falcon. Заказы на 23 бизнес-джета Falcon, полученные в первом полугодии, увеличили портфель заказов на 1,9 млрд евро (65% от общего объёма заказов группы за этот период), тогда как годом ранее восемь самолётов обеспечили 900 млн евро.

Таким образом, портфель заказов на Falcon существенно вырос: по состоянию на 30 июня он насчитывал 83 самолёта на сумму 5,4 млрд евро (против 73 самолётов на сумму 4,7 млрд евро шестью месяцами ранее), что позволило переломить тенденцию постепенного сокращения портфеля, наблюдавшуюся в последние годы. Траппье объяснил рост числа заказов, в частности, увеличением спроса в Азии. Ситуацию на рынке США он охарактеризовал как стабильную (без существенных изменений), а основную клиентскую базу Falcon назвал преимущественно корпоративной. «Большинство наших клиентов – это компании, которым необходимо эффективно вести свой бизнес», – отметил он.



Тем не менее, проблемы в цепочках поставок продолжают сказываться на сроках поставки. «Некоторые поставщики не укладываются в графики», - заявил Траппье, отметив, что эта проблема затрагивает всю отрасль.

Глава Dassault также назвал сохраняющуюся геополитическую неопределённость, включая конфликт на Украине и продолжающиеся боевые действия на Ближнем Востоке, факторами, усложняющими планирование бизнеса. Говоря о позитивных моментах для европейского сектора деловой авиации, он сообщил, что компания добилась положительного решения суда по спору о налоговых правилах ЕС. По мнению Траппье, эти правила ставили в невыгодное положение бизнес-джетов европейского производства, в то время как на самолёты, произведённые в США, они не распространялись. «Мы выиграли дело», - сказал он, добавив, что Еврокомиссия может подать апелляцию.

Операционная прибыль в первом полугодии достигла 330 млн евро при операционной рентабельности 7,9% (для сравнения: в первом полугодии 2025 года эти показатели составляли 180 млн евро и 6,3% соответственно). Чистая прибыль выросла до 496 млн евро, однако этот результат был снижен из-за дополнительного корпоративного налога во Франции в размере 74 млн евро. Траппье предупредил, что этот сбор подрывает конкурентоспособность Dassault, отметив, что постоянное налоговое давление вынуждает компании и поставщиков переходить в юрисдикции с более выгодными условиями, такие как Испания, Португалия, США и другие страны. «Ситуация не должна сохраняться

в таком виде», - заявил он по поводу дополнительного налога.

Расходы на собственные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) за первые шесть месяцев сократились до 131 млн евро со 182 млн евро. Траппье назвал это снижение закономерным, отметив, что программа 6X уже миновала пик этапа разработки, а проект

Falcon 10X прошёл наиболее трудоёмкую инженерную стадию после состоявшегося в прошлом месяце первого полёта.

Общий портфель заказов группы на 30 июня составлял 45,4 млрд евро (по сравнению с 46,6 млрд евро на 31 декабря 2025 года). Снижение показателя обусловлено отсутствием крупных новых оборонных контрактов в первом полугодии.



Концепт Prowess от студии Natalie Rodríguez Luxury Design

Натали Родригес рассказывает подробности о концепте Prowess G700, отличающемся тёмной и атмосферной палитрой.

Главной целью студии Natalie Rodríguez Luxury Design при создании концепта Prowess G700 было формирование пространства, подходящего как для продуктивной работы, так и для полноценного отдыха. «Мы хотели исследовать более тёмную, атмосферную цветовую гамму, полную драматизма, но при этом сохраняющую ощущение тепла, умиротворения и неподвластной времени элегантности», - говорит Натали Родригес.

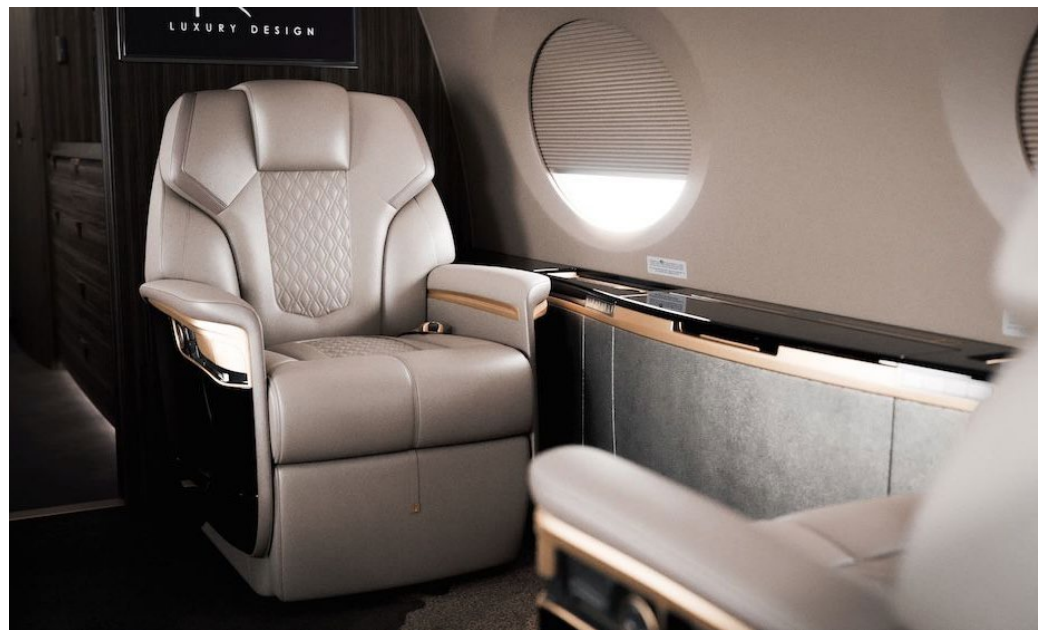
Вдохновляясь игрой света на поверхностях фюзеляжа таких пропорций, проект Prowess исследу-

ет взаимодействие тени и блеска, а также то, как «тёмные тона могут усиливать ощущение света, а не приглушать его – при условии сохранения теплоты, чёткости и лёгкости».

В кормовой части салона самолёта расположены зоны отдыха (конфигурации «клуб-четыре» и «клуб-два») и декоративной розово-голубой подсветкой. Горизонтальные поверхности оформлены глянцевым шпоном цвета «чёрный рояльный лак» в сочетании с древесиной сапеле с выразительной текстурой, которой отделаны перегородки и корпусная мебель (с вертикальным и горизонтальным направлением волокон соответственно). Такое контрастное сочетание призвано создать ощущение глубины, сохраняя при этом визуальную стройность и упорядоченность интерьера.

Силуэт кресла повторяет геометрию стандартных кресел Gulfstream для модели G700, однако его дизайн был индивидуализирован: основной корпус обтянут кожей цвета «шампань-тауп» (оттенок серо-коричневого с золотистым отливом) и дополнен вставками с ромбовидной прострочкой в тон. «Детали из черного рояльного лака на подлокотниках и элементы с покрытием цвета «золото шампань» придают интерьеру точность и лоск, избегая при этом излишеств», - отмечает Родригес.

«Потолок обтянут алькантарой более насыщенного оттенка, что смягчает восприятие верхней части салона, а боковые панели и декоративные накладки над окнами выполнены из материала Ultraleather кремового цвета, делающего пространство светлее», - добавляет она.



По словам Родригес, одним из самых увлекательных аспектов проекта стала высокая эффективность процесса разработки. Полная проработка концепта была выполнена совместно с компанией KiPcreating всего за две часовые сессии с использованием конфигуратора Expressa. «Такая оперативность позволила сохранить творческий импульс», - поясняет она. «Возможность корректировать материалы и освещение в режиме реального времени позволила сохранить эмоциональный замысел дизайнера на всех этапах – от концепции до финальной визуализации».

Что касается технической реализуемости, Родригес отмечает, что планировка соответствует конфигурации, одобренной компанией Gulfstream. «Она была заранее загружена в программу Expressa, что

гарантировало соблюдение реалистичных параметров», - говорит она. «С точки зрения сертификации дизайн опирается на уже утверждённые геометрические решения и конструкцию кресел».

Ключевые особенности салона:

Два вида отделки шпоном

Вместо выбора одной породы дерева дизайнер намеренно противопоставила выразительную текстуру древесины сапеле глянцевой поверхности цвета «чёрный рояльный лак», создав гармоничный контраст. «Глянец привносит ощущение чёткости и игру бликов, а сапеле наполняет пространство тёплом и динамикой», - поясняет Натали Родригес.

Ковровое покрытие с плавным рисунком

Ковёр, изготовленный по индивидуальному заказу из смеси шерсти и шёлка, отличается абстрактным органическим узором в золотистых и черных тонах. Родригес сравнивает этот рисунок с чернилами, растекающимися по пергаменту. Дизайн ковра направляет движение по салону и ненавязчиво разграничивает функциональные зоны, избегая при этом монотонного повторения элементов.

Тёмный мрамор

Для отделки поверхностей в бортовой кухне и VIP-санузле использован мрамор Noir Saint Laurent. Этот выбор призван поддержать общую концепцию дизайна, основанную на идее сдержанной, но эффектной выразительности.



Глобальный трафик остывает, а в Ошкоше перрон заполняется

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 29-й неделе (7-19 июля) глобальная активность бизнес-джетов сократилась на 2,7% в годовом исчислении, при этом с начала года рост составил на 3,7% по сравнению с прошлым годом, что на 0,2% меньше по сравнению с данными за аналогичный период прошлого года, представленными на прошлой неделе, но заметно больше по сравнению с уровнем в 2025 году относительно 2024 года за тот же период.

Несмотря на то, что на Африку на прошлой неделе приходилось всего 1% мирового трафика бизнес-джетов, это был единственный регион, где наблюдался рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года: активность

	YOY			
	W29 '26 vs '25	July MTD '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	(0.7%)	4.8%	5.0%	3.2%
Europe	(6.2%)	(4.8%)	1.0%	1.2%
South America	(9.5%)	(4.6%)	3.9%	3.0%
Asia	(6.9%)	(8.6%)	3.6%	1.6%
Middle East	(6.6%)	(3.2%)	(18.3%)	7.1%
Africa	6.3%	13.4%	1.9%	3.7%
Global	(2.7%)	1.5%	3.7%	2.9%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (с 1 января по 19 июля)

Aircraft Certification	Departures	vs 1Y ago: Departures
Part 91 / Non Commercial	1,025,306	0.9%
Commercial/ CAT / Part 135	713,636	3.6%
Part 91K / Fractional Ownership	437,021	10.9%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (с 1 января по 19 июля) по типам операций

бизнес-джетов увеличилась на 6,3% по сравнению с 29-й неделей 2025 года.

Анализ события: Бизнес-джеты заполнили перрон в Ошкоше

В этом выпуске анализа событий рассматривается движение бизнес-джетов на выставке AirVenture 2026 в Ошкоше.

В обычный день в региональном аэропорту Виттман (KOSH) количество припаркованных бизнес-джетов составляет около 10, но в начале выставки AirVenture на этой неделе, в понедельник, оно достигло 48, что почти в пять раз превышает обычный дневной уровень. Рост довольно резкий и очевидный, поскольку до середины июля количество прибывающих самолётов оставалось на уровне, близком к базовому, прежде чем в выходные дни, перед открытием в понедельник, начался резкий рост прибытий.

Если взять за образец прошлый год и предположить, что нас ждет в ближайшие дни, то в 2025 году на той же площадке к середине недели было зафиксировано максимальное количество бизнес-джетов – 64, после чего их число снизилось до нормального уровня. 2026 год, судя по всему, в целом соответствует прошлогодним показателям, а это значит, что самые загруженные дни, скорее всего, ещё впереди.



Бизнес-джеты на стоянке в региональном аэропорту Виттман (KOSH), прибывшие на выставку AirVenture в Ошкоше, по дням

Оценка каждого припаркованного джета по занимаемой площади показывает, какой тип самолёта используется: используемая площадь стоянки выросла с типичных ~3,5 тыс. кв.м. до почти 12 тыс. кв.м. в день открытия, что примерно в 3,4 раза превышает базовый уровень. Рост в основном обусловлен небольшими джетами, причем на лёгкие самолёты приходится 35% от общей площади. Поскольку до конца мероприятия ещё несколько дней, перрон должен продолжать заполняться, прежде чем начнется массовый вылет самолётов после завершения AirVenture 2026.



Ежедневная заполняемость перрона (в кв.м.) в региональном аэропорту Виттман (KOSH) во время проведения авиашоу AirVenture в Ошкоше

Анализ эффективности по регионам

Северная Америка

На прошлой неделе активность на североамериканском рынке сократилась на 0,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом в США трафик остался на прежнем уровне. Среди ведущих штатов США тенденции на 29-й неделе были различными. В Техасе активность выросла на 8,0%, во Флориде осталась на прежнем уровне, а в Калифорнии снизилась на 5,0%.

Несмотря на сокращение активности в Северной Америке на прошлой неделе, в Нью-Йорке 19 июля наблюдался резкий рост числа прибытий в связи с финалом Чемпионата мира по футболу. В период с 18 по 20 июля в Нью-Йорк прибыло более 1600 бизнес-джетов, что на 41% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Полный анализ всплеска трафика в связи с Чемпионатом мира будет опубликован на следующей неделе.

Departure City	Departures	vs 1Y ago: Departures
Los Angeles (US-CA)	4,868	1.4%
San Francisco (US-CA)	2,709	15.3%
San Diego	1,468	4.0%
Santa Barbara (US-CA)	423	3.4%
Monterey (US-CA)	377	-6.2%
Reno	373	12.0%
Santa Rosa (US-CA)	341	15.6%
Sacramento (US-CA)	292	-2.7%
Napa	248	-5.3%
Fresno	207	29.4%

Рейсы бизнес-джетов в крупнейших городах Калифорнии (1-19 июля)

Европа

Активность бизнес-джетов в Европе сокращается ещё одну неделю подряд: на 29-й неделе снижение составило 6,2%, при этом во всех ведущих странах региона также наблюдалось падение. Наименьшее снижение зафиксировано в Германии – на 4,0%, за ней следует

Швейцария с падением на 4,4%, затем Франция – на 9,1%, Италия – на 10,5%, и, наконец, Великобритания – на 11,3%.

Departure City	Departures	vs 1Y ago: Departures
London (GB)	3,578	-6.4%
Paris (FR)	1,779	1.8%
Nice	1,749	2.2%
Milan (IT)	1,157	-5.2%
Olbia (SS)	986	0.5%
Geneva (CH)	952	1.2%
Ibiza	849	-5.5%
Madrid (ES)	695	3.3%
Athens (GR)	674	-3.6%
Zurich	665	-2.3%

Рейсы бизнес-джетов в крупнейших городах Европы (1-19 июля)

Остальной мир

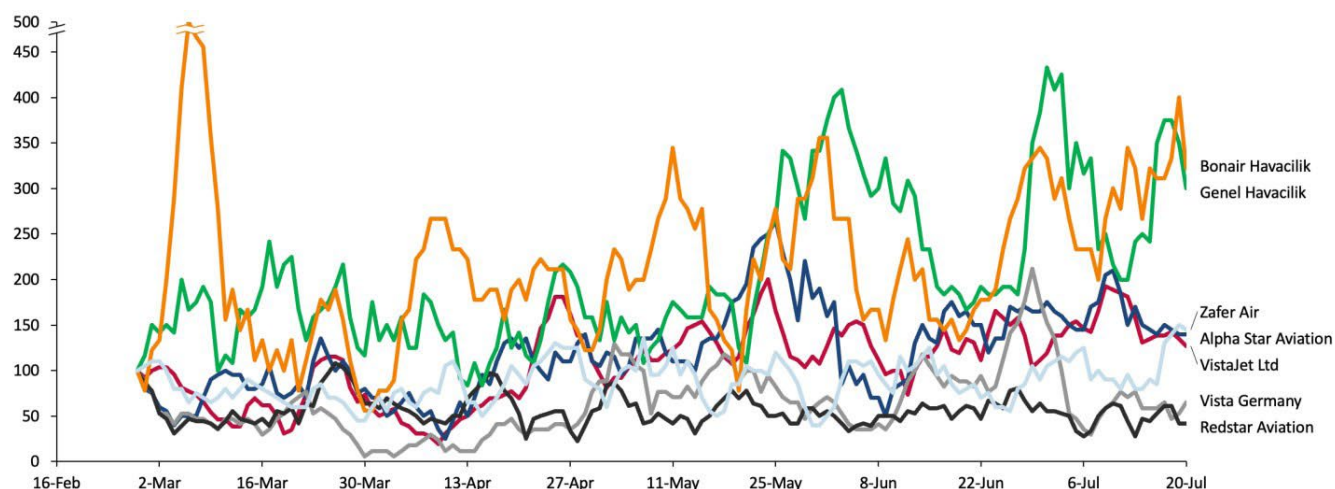
Активность бизнес-джетов за пределами Европы и Северной Америки в целом снизилась на 6,2%. Африка стала единственным регионом, где на 29-й неделе наблюдался рост на 6,3%, в то время как на Ближнем Востоке, в Азии и Южной Америке на прошлой неделе наблюдалось снижение на 6,6%, 6,9% и 9,5% соответственно.

На Ближнем Востоке наблюдаются первые признаки восстановления: недельное снижение в годовом исчислении сократилось с более чем 20% несколь-

ко недель назад до диапазона 5-7%, наблюдаемого в последние недели. Это восстановление носит

Departure City	Departures	vs 1Y ago: Departures
São Paulo	10,049	7.5%
Mexico City	9,119	-12.0%
Istanbul	7,820	3.8%
Nassau (BS)	6,952	3.1%
Monterrey	4,639	-16.9%
San José del Cabo	4,163	-1.4%
Buenos Aires	4,134	6.8%
Cabo San Lucas	3,792	28.5%
Dubai	3,778	-41.5%
Rio De Janeiro	3,693	13.1%

Рейсы бизнес-джетов в крупнейших городах остального мира за период с 1 января по 19 июля



Восстановление количества рейсов бизнес-джетов на Ближнем Востоке ведущими операторами после начала конфликта. Скользящее 5-дневное среднее значение индекса вылетов: 23-27 февраля. Среднее значение = 100.

крайне изменчивый и нестабильный характер в зависимости от конкретного оператора. Это очевидно, если сравнить среднее количество вылетов за 5 дней у некоторых ведущих операторов бизнес-джетов на Ближнем Востоке со средним количеством вылетов в период с 23 по 27 февраля, до начала конфликта. Некоторые операторы в последние недели совершают больше рейсов, чем до конфликта, в то время как другие по-прежнему демонстрируют крайне низкую активность.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «На прошлой неделе мы зафиксировали первое за несколько недель сокращение трафика, в то время как с начала года показатели примерно на 4% опережают уровень 2025 года. Как и ожидалось, в Ошкоше наблюдается резкий рост трафика бизнес-джетов: заполняемость перрона почти в 12 раз выше обычной, и, возможно, ожидается прибытие ещё большего количества бизнес-джетов».

Шереметьево и Внуково становятся партнёрами по управлению аэропортом Домодедово

В настоящее время компаниями аэропорта Домодедово владеет 100% дочернее общество АО «Международный аэропорт Шереметьево» – ООО «Перспектива».

В рамках юридической процедуры АО «Международный аэропорт Внуково» на основании заявления о принятии в состав участников ООО «Перспектива» осуществляет денежный вклад в уставный капитал ООО «Перспектива» в размере 16,5 млрд рублей, в результате чего получает долю в размере 25,01% в уставном капитале общества.

Для аэропорта Шереметьево – это последовательное и продуманное решение в рамках бизнес-проекта, направленного на оздоровление важной части московского авиаузла в лице аэропорта Домодедово. Как комментируют в пресс-службе Шереметьево,

позиция в отношении аэропорта Домодедово была и остаётся прозрачной и ответственной.

«С учётом проведённой экспертизы ключевых процессов аэропорта Домодедово в части инфраструктуры, производства и безопасности, корпоративного и финансового управления, осуществления экономической деятельности и ИТ-проектов, мы видим, что Домодедово остается крайне сложным объектом с хроническими проблемами, высокими рисками, существенной долговой нагрузкой и убытками», – комментируют в Шереметьево.

Фактическая цена, по которой Шереметьево купил аэропорт Домодедово, составила 141 млрд рублей: 66 млрд рублей аэропорт Шереметьево заплатил по итогам аукциона из собственных средств, а 75 млрд рублей – это долговые обязательства аэропорта

Домодедово, которые предстоит погасить. В Шереметьево планируют планомерно заниматься вопросами построения организационной структуры, внедрения импортозамещающих технологий, формированием единого бюджета, снижением издержек и повышением уровня EBITDA. Привлечение аэропорта Внуково в качестве партнёра направлено на совместные усилия по стабилизации производственной и финансово-экономической деятельности, повышения качества услуг и возможностей для авиакомпаний и бизнес-партнёров».

«Главная цель – повышение эффективности работы ключевых звеньев Московского авиационного узла, обеспечение высокого уровня обслуживания пассажиров и авиакомпаний. Важный ресурс для её достижения – гибкая кооперация и использование возможностей участников сделки для решения общих задач. Отмечу, Внуково и Домодедово близки по ряду параметров, в том числе по объёму пассажиропотока и размерам. Мы можем поделиться своим опытом работы в техобслуживании воздушных судов, управлении грузовым комплексом, в кейтеринге и системе обработки багажа. Горизонты взаимодействия – широкие», отметил Генеральный директор Международного аэропорта Шереметьево Михаил Василенко.

По словам Председателя совета директоров Международного аэропорта Внуково Виталия Ванцева, корпоративный альянс нацелен на повышение эффективности управления аэропортом Домодедово, внедрение лучших производственных практик и технологий, а также развитие сервиса для пассажиров, авиакомпаний и бизнес-партнёров.



ЕВАА выражает обеспокоенность по поводу влияния планов EU-ETS на деловую авиацию

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) выражает серьёзную обеспокоенность в связи с предложением Еврокомиссии (ЕК) пересмотреть Систему торговли квотами на выбросы ЕС (EU-ETS). Ассоциация заявила, что профильный директорат Еврокомиссии не консультировался с ней по поводу предлагаемых изменений. Эти нововведения могут наложить на деловую авиацию дополнительные обязательства, при этом исключив данный сектор из программ поддержки, направленных на внедрение экологически чистого авиатоплива (SAF).

По утверждению ЕК, выбросы от воздушных судов деловой авиации «в значительной степени были выведены» из-под действия EU-ETS. ЕВАА опровергает это заявление, отмечая, что большинство входящих в ассоциацию операторов уже много лет отслеживают и декларируют свои выбросы, приобретают квоты и выполняют требования EU-ETS.

Согласно предложенному проекту, будут отменены действующие исключения, касающиеся частоты полётов, а существующее разделение на коммерческих и некоммерческих операторов воздушных судов заменит единый годовой порог объёма выбросов. Хотя небольшие операторы, возможно, смогут использовать упрощенные инструменты мониторинга и отчётности, им всё равно придется регистрироваться, а также покупать и сдавать квоты.

Кроме того, Еврокомиссия предлагает с 2029 года распространить действие EU-ETS на рейсы, вылетающие из Европейской экономической зоны в пункты назначения третьих стран, расположен-

ных в радиусе 5000 км от географического центра Европейского Союза.

По мнению ЕВАА, ЕК «фактически предлагает» включить в систему все прибывающие и вылетающие рейсы бизнес-джетов, но без учета ограничений по дальности или направлению полёта. Если это предложение будет принято, может сложиться ситуация, при которой авиакомпания и оператор бизнес-джета, выполняющие один и тот же дальнемагистральный рейс, столкнутся с разными обязательствами по оплате углеродных выбросов исключительно из-за того, что одно из воздушных судов классифицируется как бизнес-джет.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) также прокомментировала это возможное нововведение, выразив «глубокое разочарование» планами по распространению EU-ETS за пределы Европы. «ЕС повторяет историческую ошибку», - отметили в ассоциации. «Последствия будут пагубными: это вызовет конфликты из-за экстерриториального применения норм, замедлит глобальную декарбонизацию и подрвёт конкурентоспособность Европы, а расплачиваться за это придется европейским путешественникам и бизнесу».

Предлагаемые изменения также прямо исключают полеты бизнес-авиации из программы предоставления квот, призванных компенсировать часть разницы в стоимости между обычным авиатопливом и экологически чистым (SAF). «В предложении механизм поддержки SAF характеризуется как прозрачный, основанный на принципах

равного отношения и недискриминации», - отметил Роман Кок, директор ЕВАА по связям с общественностью и коммуникациям. «Прямое исключение полетов бизнес-авиации, следующее сразу за этим утверждением, трудно согласовать с данными принципами».

Он добавил, что это ограничение вызывает особую обеспокоенность, поскольку экологически чистое топливо остается единственным реалистичным решением для декарбонизации большей части существующего парка бизнес-авиации в ближайшей перспективе.



Всё ниже, и ниже, и ниже

Как стало известно “Ъ”, Росавиация снизила предельную высоту полета в районе московских аэропортов до 4900 м и запретила транзитные пролеты через него. Ограничения продиктованы соображениями безопасности — для снижения интенсивности полетов вокруг Москвы и ускоренной посадки в случае угрозы. Корректировки ряда маршрутов увеличивают полетное время и расходы на топливо, кроме того, при снижении высоты повышаются риски столкновения с птицами. Эксперты считают, что новые условия могут быть сохранены до конца военных действий и впоследствии распространены на регионы.

Росавиация ограничила высоту полетов гражданских самолетов в пределах Московского узлового диспетчерского района (МУДР) до эшелона 160 (4900 м). Соответствующий NOTAM (извещение пользователей воздушного пространства) “Ъ” обнаружил в сборнике Центра аэронавигационной информации. Полеты экспериментальной и государственной авиации в районах гражданских аэродромов также ограничены эшелонами 160. Кроме того, запрещаются транзитные пролеты российских и иностранных авиакомпаний. В извещении сказано, что ограничения действуют до 26 августа. Как ожидают источники “Ъ”, действие NOTAM бу-

дет продлеваться. В МУДР находятся аэропорты Шереметьево, Внуково и Домодедово.

В Росавиации подтвердили “Ъ” выпуск соответствующего NOTAM, но сообщили, что ограничения введены с 11 июля по 12 августа. «Меры приняты для обеспечения безопасности полетов», — заявили там.

Близкий к Минтрансу собеседник “Ъ” уточнил, что до введения ограничений при прибытии в московскую воздушную зону высота полета была ограничена эшелонами 270–280 (8250–8550 м). Как рассказали “Ъ” пилоты нескольких авиакомпаний, ранее самолеты обычно заходили в зону подхода с юга и юго-востока Москвы на эшелоне 180 (5486 м), с востока и севера — на эшелоне 220 (6700 м).

Изменения, по данным источников “Ъ” в отрасли, были инициированы Минобороны в целях безопасности из-за участившихся с весны атак.

Запрет транзитных рейсов через МУДР значительно снизит интенсивность полетов в этой зоне. Снижение же допустимой высоты позволит воздушным судам (ВС) ускоренно производить посадку на ближайший аэродром. С 20 июня «до особого уведомления» Росавиация по предложению Минобороны запретила полеты легких самолетов на высоте до 5200 м в Центральной России.

В «Аэрофлоте», S7, «Уральских авиалиниях», Red Wings, Azur Air и других опрошенных “Ъ” авиакомпаниях оперативные комментарии не предоставили.



Влияние ограничений по высоте на финансовую и операционную деятельность источники “Ъ” в авиакомпаниях оценивают по-разному. Со снижением высоты расход топлива растёт, уменьшается истинная скорость полета ВС, набрать экономически эффективную крейсерскую высоту можно только после выхода за пределы МУДР. В совокупности это увеличивает полетное время не более чем на 5–10 минут на рейс, «в пределах статистической погрешности», говорит один из собеседников “Ъ”. По оценкам источника “Ъ” в другой авиакомпании, полетное время на более низких высотах возрастет от 15 минут на рейс. Собеседник “Ъ” еще в одном перевозчике говорит, что расходы на топливо уже увеличились, оценить масштаб издержек смогут по итогам месяца.

По мнению источников “Ъ” в экспертном сообществе, более ощутимым станет запрет транзитных

рейсов через МУДР, который коснется таких перевозчиков, как «Аэрофлот», Smartavia, «Белавиа» и др.

По подсчетам одного из источников “Ъ”, время транзитных облетов вырастет минимум на 20–30 минут. «Но условный «Аэрофлот» пока может себе позволить удлинить условный рейс Петербург—Сочи»,— говорит он. Собеседник “Ъ” допускает, что другие компании могут отказаться от некоторых транзитных рейсов при затяжном ограничении, но считает такую вероятность низкой. «Ограничения не столь масштабны, чтобы перевозчики не могли заложить эти топливные издержки в цену билета без их резкого скачка»,— считает он.

Три источника “Ъ” полагают, что снижение допустимой высоты полета повышает риски столкновения ВС с птицами. Ограничение до эшелона 160

не означает, что самолет обязательно окажется на предельно допустимой высоте, говорит пилот А320 Андрей Литвинов: выбор эшелона определяется диспетчерами, исходя из воздушной обстановки, и в зависимости от загруженности воздушного пространства, ограничений по шуму и других факторов ВС может лететь эшелонами 100 и ниже. «Если долго лететь низко, орнитологическая угроза действительно возрастает, так как, например, орлы и некоторые другие птицы летают на высоте 2000 м и выше»,— добавляет он. Хотя источник “Ъ” в одной из авиакомпаний говорит, что столкновения с птицами обычно происходят во время взлета и посадки и их количество может расти из-за сезонности и при близкой жилой застройке у аэропортов.

Собеседники “Ъ” в авиакомпаниях в целом говорят, что влияние ограничений несопоставимо по масштабу с издержками, которые перевозчики несут из-за закрытий воздушного пространства во время «Ковров».

По мнению источника “Ъ” в экспертном сообществе, снятие ограничений в Москве вряд ли будет возможно до завершения военных действий. Ряд источников “Ъ” ожидают, что аналогичные меры могут распространиться на другие регионы.

Любое удлинение маршрутов в условиях роста стоимости авиационного керосина и ослабления спроса усложнит бизнес авиакомпаниям, говорит старший научный сотрудник Института экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко: «Но в сложившейся ситуации экономика авиаперевозок глубоко вторична».

Айгуль Абдуллина, Коммерсантъ



Вертолёт недели

Оператор/владелец: *Газпромавиа*

Тип: *Ми-8Т*

Год выпуска: *1998 г.*

Место съемки: *июль 2026 года, Vologda – ULWW, Russia*



Фото: Дмитрий Петрович