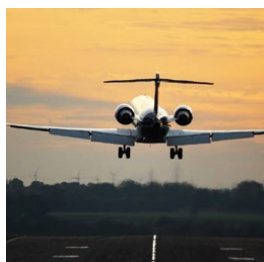
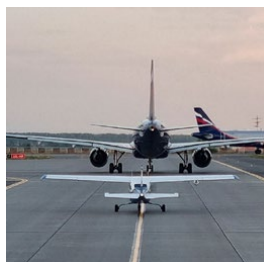




Менее чем через две недели состоится традиционная выставка деловой авиации RUBAE 2026, которая обещает стать крупнейшим событием с 2022 года. Насыщенная конгрессная программа, участие ведущих брендов и масштабная статическая экспозиция подтверждают, что российский рынок деловой авиации не только преодолел геополитические трудности, но и продолжил своё развитие. Высокий интерес к деловой программе и тщательно подобранные темы свидетельствуют о готовности отрасли не только к развитию отдельных компаний, но и к конструктивному диалогу, направленному на поиск оптимальных решений для индустрии в целом.

Vista Global Holding, базирующаяся в ОАЭ и управляющая брендами VistaJet и XO, рассматривает возможность проведения европейского IPO, которое может привлечь более \$1 млрд. Источники сообщают, что компания совместно с Bank of America Corp., UBS Group AG и UniCredit SpA работает над этим проектом. Ожидается, что в результате IPO капитализация Vista Global достигнет более \$10 млрд. Рассматриваются площадки для размещения акций в Милане и Цюрихе, однако окончательное решение о проведении IPO пока не принято.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 35-й неделе (24-30 августа) глобальная активность бизнес-джетов осталась относительно стабильной, увеличившись всего на 0,5% по сравнению с тем же периодом 2025 года. С начала года рост составил 3,5%, что на 0,2% выше по сравнению с тенденцией в 2025 году по сравнению с аналогичными датами 2024 года. Азия уже третью неделю подряд демонстрирует наибольшее снижение активности — на 7,2%, при этом её доля в мировой активности составляет всего 3%. В то же время Южная Америка и Африка показали двузначный рост — на 21,9% и 18,1% соответственно.



Мировой трафик бизнес-джетов по-прежнему растёт на 3,5% несмотря на вялый август

WINGX: По мере приближения к концу третьего квартала активность бизнес-джетов по-прежнему растёт на 3,5%, несмотря на вялость последних нескольких недель. Хотя в целом наблюдается умеренный рост, динамика значительно различается по регионам

стр. 20

Минтранс усилит контроль за повреждениями самолётов

Минтранс планирует расширить перечень индикаторов риска в гражданской авиации, включив четыре новых фактора опасности. Два фактора касаются аэропортовой деятельности — орнитологической безопасности и повреждений самолётов на земле во время обслуживания, два — авиационных работ

стр. 23

Данные ACSF свидетельствуют о стабильном уровне рисков в бизнес-авиации в 2026 году

Согласно полугодовому обзору программы Aviation Safety Action Program, подготовленному фондом Air Charter Safety Foundation (ACSF), год, отмеченный регуляторными изменениями в США и геополитической нестабильностью, не изменил общую картину рисков в сфере американской бизнес-авиации

стр. 25

Уход на второй круг — это нормальное и ожидаемое явление

В начале этого месяца Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) выпустило предупреждение по безопасности, предостерегая операторов и пилотов о неприемлемом увеличении числа нестабилизированных заходов, при которых самолёт продолжает садиться, а не уходит на второй круг

стр. 26

Третий опытный самолёт «Танго» выполнил первый полёт

31 августа 2026 года состоялся первый полёт третьего опытного учебно-тренировочного самолёта «Танго» (заводской номер РТ.006). Машину в воздух поднял генеральный директор СибНИА, лётчик-испытатель Владимир Барсук. Таким образом, в программе лётных испытаний теперь задействованы три прототипа — РТ.003, РТ.005 и РТ.006, что позволяет параллельно отрабатывать различные технические решения и существенно ускорить подготовку к сертификации.

Ключевое отличие РТ.006 от предыдущих машин — установка воздушного винта изменяемого шага. Это нововведение даст возможность оценить лётные характеристики самолёта по расширенной программе, проверить работу силовой установки и системы управления в широком диапазоне режимов, включая взлётно-посадочные и крейсерские.

Второй опытный образец (РТ.005), оснащённый поршневым двигателем АПД-520 «Лидер» мощностью 200 л. с. разработки СКБ АРД, приступил к полётам в июле. В начале августа он был впервые представлен широкой публике на авиационном шоу на аэродроме Мочище под Новосибирском — лётчик-испытатель Олег Лебедев выполнил несколько эффектных проходов над полосой.

Напомним, «Танго» разрабатывается компанией Spectra Aircraft (входит в S7 Group) и ориентирован на сегмент малой авиации, а также на подготовку пилотов гражданской авиации. Это четырёхместный учебно-тренировочный аппарат с максимальной взлётной массой около 1,2 т, расчётной скоростью до 240 км/ч и дальностью полёта до 1100 км. Планер выполнен из углеволокна, что обеспечивает высокую прочность при малом весе.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

Comlux получает второй Bombardier Global 8000

Всего через пять месяцев после успешного ввода в строй в своём парке первого самолёта Bombardier Global 8000 компания Comlux вновь расширяет флот, добавляя ещё один бизнес-джет этой модели.

Появление этого самолёта ещё больше укрепляет позиции Comlux Aviation как ведущего оператора не только лайнеров VIP-класса, но и бизнес-джетов сверхбольшой дальности. Обладая многолетним опытом управления сложными международными миссиями, компания заслужила репутацию лидера в сфере дальнемагистральных перевозок, предоставляя клиентам глобальную связь, операционную надёжность и высочайшие стандарты обслуживания.

Как поясняют в компании, кроме того, на этот самолёт и его двигатели распространяется комплекс-

ная программа технического обслуживания от производителя. Это обеспечивает владельцу предсказуемость эксплуатационных расходов и доступ к поддержке производителя на протяжении всего срока службы воздушного судна. Такой проактивный подход позволяет максимально повысить эксплуатационную готовность самолёта и даёт владельцам уверенность в том, что их актив обслуживается в соответствии с самыми высокими стандартами.

Стремительное расширение парка Global 8000, находящегося под управлением Comlux, отражает растущий спрос на бизнес-джеты сверхбольшой дальности нового поколения и подчёркивает компетентность компании в обслуживании владельцев самых совершенных воздушных судов в отрасли.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Bombardier расширит производственные мощности за счет приобретения MНICA

Bombardier и Mitsubishi Heavy Industries (MHI) объявили о подписании соглашения, согласно которому канадский производитель приобретёт активы MHI Canada Aerospace Inc. (MНICA), расположенные в Миссиссоге (провинция Онтарио). Условия сделки, которая подлежит одобрению регулирующими органами и выполнению стандартных процедурных требований, не разглашаются.

Ожидается, что сделка будет закрыта до конца текущего года. Она позволит Bombardier расширить возможности в сфере производства авиаконструкций, пополнив штат компании 750 сотрудниками и переведя на собственные мощности производ-

ство компонентов для программ Global 5500/6500 и Challenger 3500. Компания MНICA располагает производственным комплексом площадью 25000 кв.м и логистическим центром площадью 6500 кв.м. Она занимается выпуском авиаконструкций и других компонентов, включая узлы крыла, секции фюзеляжа и системы управления.

План предусматривает сотрудничество Bombardier и MHI для обеспечения упорядоченного перехода и непрерывности реализации авиационных программ. Ожидается, что такая поддержка будет оказываться и в переходный период после закрытия сделки.

An advertisement for Jetport Interiors. It features a close-up, profile view of a man with glasses looking out of an airplane window. The background is a soft, out-of-focus view of the sky and clouds. The Jetport Interiors logo is in the top left corner. The text "Решения, создающие стиль" is prominently displayed in the center, with a right-pointing arrow below it. At the bottom, the website "jetport-interiors.tech" is listed.

Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Honda Aircraft поддерживает долевою программу Thrive Aviation

Американской оператор Thrive Aviation переходит на модель долевого владения благодаря стратегическому партнёрству с Arulean Air, дочерней компанией Honda Aircraft, и миноритарным инвестициям с её стороны. В рамках соглашения Arulean Air будет приобретать самолёты для программы, а Thrive со штаб-квартирой в Лас-Вегасе будет заниматься операциями и управлением, от лётной эксплуатации до взаимодействия с клиентами.

На момент запуска флот будет включать два типа самолётов: лёгкий HondaJet HA-420 и суперсредний Bombardier Challenger 3500. Первый предназначен для региональных рейсов, а второй будет использоваться для более дальних перелётов с большим количеством пассажиров, при этом владельцам будет назначаться тот тип самолёта, который лучше подходит для выполнения миссии. Первые два самолёта уже поставлены, и по мере

расширения базы владельцев и флота планируется ежегодное пополнение флота четырьмя-шестью самолётами HondaJet и двумя-четырьмя Challenger.

В рамках программы также можно использовать более 30 самолётов, которые уже эксплуатирует компания Thrive, по мере изменения потребностей клиентов.

«Добавление возможностей долевого владения позволяет Thrive Aviation обслуживать широкий круг клиентов на протяжении всего их пути в частной авиации – от чартерных рейсов до долевого и полного владения», - сказал соучредитель и генеральный директор Кертис Эденфилд. Он охарактеризовал соглашение с дочерней компанией Honda Aircraft как «долгосрочное, первое в своем роде партнёрство», обеспечивающее основу для масштабирования программы.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Apollo приобретает долю в Atlantic

Apollo и KKR объявили о стратегическом партнёрстве для поддержки роста Atlantic Aviation. Фонды под управлением Apollo приобретают значительную долю в капитале, а фонды под управлением KKR сохраняют за собой статус крупного акционера. Сделка оценивает Atlantic Aviation почти в \$10 млрд.

«Фонды Apollo приобрели значительную долю в капитале компании», - сообщил изданию Corporate Jet Investor представитель Apollo. «Стратегическое партнёрство поможет Atlantic обеспечить рост за счёт целевых инвестиций и стратегического выхода на новые рынки».

Atlantic Aviation – один из крупнейших в США операторов FBO, предоставляющий услуги по заправке воздушных судов, аренде ангаров и доступу к другой инфраструктуре.

«Компания Atlantic создала уникальную инфраструктурную сеть в самых загруженных аэропортах страны, опираясь на долгосрочные концессионные соглашения и клиентскую базу, которая превыше всего ценит надёжность и качество обслуживания», - отметил партнёр Apollo Дэвид Козн. «Рынок частной авиации обладает структурными факторами роста, которые, по нашему мнению, сохранятся, и Atlantic имеет отличные возможности для того, чтобы воспользоваться этим ростом».

KKR приобрела Atlantic Aviation в 2021 году. С тех пор компания расширила географию своего присутствия как за счёт поглощений, так и благодаря органическому росту в США и на отдельных международных рынках.

Amalfi Jets объявила о партнёрстве с Keeta

Amalfi Jets объявила о партнёрстве с Keeta, высокопроизводительным блокчейном уровня 1. В рамках сотрудничества Amalfi Jets стала первой компанией в сфере частного авиации, интегрировавшей Keeta Wallet для приёма криптовалюты. Цель интеграции – упростить международные транзакции высокой стоимости, сократив трения, которые обычно связаны с традиционными банковскими системами.

По словам основателя и генерального директора Amalfi Jets Колину Джонсу, партнёрство даёт клиентам больше гибкости и продолжает модернизировать сферу частной авиации.

На фоне растущей популярности цифровых активов во всем мире Amalfi Jets делает решительный

шаг вперед, превращая криптовалюту из нишевого инструмента в удобный и высококласный способ оплаты. Благодаря интеграции Keeta Wallet непосредственно в процесс бронирования клиенты получают мгновенный доступ к быстрым трансграничным транзакциям на базе блокчейна, отвечающим динамике и высоким стандартам современных международных путешествий. Это решение подтверждает приверженность Amalfi Jets инновациям и стремление обеспечить сервис нового поколения для современных клиентов, активно использующих цифровые технологии в своих международных поездках. Интеграция Keeta Wallet призвана упростить проведение крупных международных платежей, устранив сложности и задержки, характерные для традиционных банковских систем.



FAA готовит сертификацию Skyryse OS

FAA опубликовало проект особых условий сертификации системы дистанционного управления (fly-by-wire) компании Skyryse, предназначенной для вертолёт Robinson R66. В документе отмечается, что полностью цифровая система представляет собой инновационное решение, не охватываемое действующими нормами FAR Part 27 в части информирования пилота о запасе хода органов управления. В обычных условиях пилоты ощущают этот запас физически, однако в системе дистанционного управления этот сигнал должен будет синтезироваться искусственно.

Компания Skyryse в 2023 году подала заявку на получение дополнительного сертификата типа для установки своей системы управления полетом SkyOS на лёгкий вертолёт R66 с газотурбинным двигателем. В январе 2025 года был представлен предсерийный вариант кабины модифицированного вертолёт, получившего название Skyryse One. В нём традиционные механические органы управления заменены на единую ручку управления и сенсорные дисплеи.

Нормы Part 27 исходят из того, что пилоты оценивают запас управляемости по положению ручки циклического шага и педалей относительно ограничителей хода в кабине. Система дистанционного управления Skyryse устраняет прямую тактильную связь между органами управления в кабине и положением приводов несущего и рулевого винтов. Предлагаемое условие обязывает систему обеспечивать «надлежащее информирование лётного экипажа о случаях, когда основные органы управления приближаются к пределам своих рабочих диапазонов».

FAA предлагает особые условия одобрения режима ICR для двигателя PW220A

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) предложило особые условия для сертификации двигателя Pratt & Whitney Canada (P&WC) PW220A, предназначенного для работы в режиме холостого хода в крейсерском полёте (idle cruise regime - ICR). Двигатель PW220A будет иметь уникальную конструкцию при установке на двухдвигательный вертолёт, позволяя одному двигателю обеспечивать полёт вертолёт в крейсерском режи-



ме, в то время как другой будет работать на низких оборотах холостого хода. Комментарии принимаются до 9 октября 2026 года.

Поскольку стандарты лётной годности не соответствуют концепции ICR, FAA предложило особые условия, позволяющие двигателю соответствовать уровню безопасности, равному существующим стандартам. Компания P&WC подала заявку на сертификацию 16 ноября 2021 года и заявку на продление 7 мая 2025 года. Условия сертификации 2021 года остаются в силе, хотя P&WC придётся выполнить особые условия.

Эти особые условия применяются, поскольку действующие правила «не содержат определения ICR и не содержат адекватных или соответствующих стандартов безопасности для сертификации этих новых и необычных характеристик двигателей», - говорится в заявлении FAA. Это включает в себя «характеристики и ограничения, установленные для мощности, крутящего момента, оборотов в минуту, температуры газа, продолжительности и количества срабатываний для номинальной активной максимальной непрерывной мощности ICR и номинальной 2-минутной мощности ICR».

К другим требованиям относятся система управления двигателем и её способность автоматически восстанавливать работу двигателя после режима ICR, обледенение впускного коллектора в режиме ICR, способность выходить из режима ICR до 95% номинальной мощности за пять секунд, попадание града и дождя, а также испытания на выносливость и работоспособность.

Флот ЮТэйр пополнят 26 вертолётов

«ЮТэйр» и ГТЛК в рамках XI Восточного экономического форума подписали соглашение о передаче в финансовый лизинг 26 новых отечественных вертолётов Ми-8МТВ-1 производства холдинга «Вертолёты России».

Поставка воздушных судов запланирована на 2026–2028 гг. Контракты заключены в рамках инвестпроекта ГТЛК по обновлению российского вертолётного парка с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) при поддержке Минпромторга.

«Вертолёты обеспечивают транспортную доступность удалённых территорий и стабильную работу предприятий ТЭК. Они незаменимы при освоении труднодоступных регионов и строительстве объектов инфраструктуры. Пополнение флота новейшими вертолётами позволит нам наращивать объём выполняемых работ и поддерживать высочайший уровень безопасности полётов в интересах Заказчиков», - отметил генеральный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

«Подписание соглашения с «ЮТэйр» – важный этап работы по обновлению парка гражданской авиации. Поставка 26 современных Ми-8МТВ-1 производства Казанского вертолётного завода позволит авиакомпании ещё эффективнее решать социальные задачи, обеспечивать воздушные перевозки и развивать внутренний туризм. Благодаря привлечению средств ФНБ и бюджетному финансированию мы обеспечим поставки надежной российской техники на приемлемых для авиаперевозчика условиях», - прокомментировал генеральный директор ГТЛК Михаил Парнев.

Платформа CrewBlast OS теперь включает услуги по поиску авиамехаников

Компания CrewBlast, специализирующаяся на технологиях подбора авиационного персонала, добавила в систему CrewBlast OS возможность поиска авиамехаников (квалификации A&P — планер и силовая установка). Тем самым платформа выходит за рамки подбора пилотов и бортпроводников, начиная обеспечивать эксплуатантов персоналом для технического обслуживания воздушных судов.

Это нововведение позволяет операторам находить механиков для устранения ситуации AOG, для временного усиления штата и других неотложных задач по техобслуживанию. Функция работает на базе CrewBlast Connect – фирменного инструмента геолокации. Он позволяет эксплуатантам через

сеть CrewBlast отправлять запросы на выполнение работ доступным поблизости механикам, избавляя от необходимости пользоваться справочниками или обзванивать специалистов по отдельности.

Платформа CrewBlast OS, запущенная ранее в этом месяце по модели ежемесячной подписки, также включает функции подбора контрактных экипажей и персонала на постоянную работу, возможность самостоятельной рассылки запросов, доступ к сетям проверенных подрядчиков, а также технологию CertiFly для проверки квалификационных документов, которая сейчас адаптируется для распознавания сертификатов и допусков, специфичных для технического обслуживания.



JCB Aero одобрена для ТОиР B737

Компания JCB Aero объявляет о расширении своих возможностей ТОиР после получения нового сертификата Part 145, дающего право на обслуживание самолётов Boeing. Компания, расположенная в городе Ош (недалеко от Тулузы), начала свою деятельность по ТОиР в октябре 2024 года и с тех пор успешно выполнила множество проектов по обслуживанию самолётов Airbus.

«Получение в августе 2026 года сертификата на обслуживание Boeing позволяет нам предоставлять эти услуги эксплуатантам самолётов данной марки. Сертификат распространяется на базовое и оперативное техническое обслуживание самолётов Boeing B737, включая модификации B737-600, B737-700, B737-800 и B737-900», говорят в компании.

Компания JCB Aero SAS, входящая в группу компаний AMAC Aerospace (приобретена в мае 2016 года), является ведущим производителем интерьеров салонов для самолётов и вертолётот. Предприятие расположено на территории аэропорта Ош (недалеко от Тулузы) и располагает производственными и офисными помещениями общей площадью 10000м², включающими ангар, мастерские и инженерные отделы. JCB Aero – мировой лидер в области технологий и методов производства изделий из композитных материалов и углеволокна. Компания выполняет работы по оснащению и доработке интерьеров, обладая сертификатами DOA (организация-разработчик, Part 21J) и POA (организация-производитель, Part 21G). С октября 2024 года AMAC Aerospace предоставляет услуги по ТОиР на базе предприятия JCB Aero.

FAI Technik стала авторизованным дилером SpaceX Starlink

Компания FAI Technik GmbH получила статус авторизованного дилера и установщика системы высокоскоростного спутникового интернета Starlink от SpaceX, предназначенной для авиации.

Работы по установке будут проводиться на технической базе FAI Technik в аэропорту Нюрнберга имени Альбрехта Дюрера, что позволит компании расширить спектр услуг по модификации воздушных судов и внедрению систем связи.

В июне FAI Technik успешно оснастила системой Starlink свой первый самолёт – Bombardier Global Express XRS. В дальнейшем планируется установка

оборудования на ряд других воздушных судов парка компании, что обеспечит в полёте высокоскоростную связь с низкой задержкой сигнала.

Одновременно с этим услуги по установке Starlink становятся доступными для сторонних владельцев и эксплуатантов, позволяя им модернизировать свои самолёты с помощью технологий связи последнего поколения. Благодаря Starlink пассажиры получают доступ к быстрому и надёжному интернету во время полёта, что позволяет проводить видеоконференции, пользоваться стриминговыми сервисами и облачными приложениями, а также поддерживать бесперебойную связь.



EHang EH216-S выполнил первые полёты в Гонконге

Беспилотный eVTOL EHang EH216-S, предназначенный для перевозки пассажиров, успешно совершил свой первый публичный полёт в гонконгском технопарке Cyberport. Это событие стало первой публичной демонстрацией с момента начала этапа проверочных полётов в середине августа, проводимых в рамках пилотного проекта правительства САР Гонконг «Regulatory Sandbox X», направленного на развитие низковысотной экономики. Кроме того, полёт стал важной вехой в создании трёхмерной транспортной сети в воздушном пространстве на малых высотах и в отработке регулярных полётов в регионе «Большого залива» (Гуандун – Гонконг – Макао).

В ходе демонстрации аппарат EH216-S плавно взлетел с вертипорта, расположенного на набережной Cyberport. Он выполнил вертикальный взлёт и посадку, полёт на низкой высоте и зависание в воздухе по заранее запрограммированным маршрутам, продемонстрировав стабильность характеристик и возможности автономного управления полётом. Цель этих мероприятий – дальнейшая проверка и демонстрация надёжности системы и безопасности в условиях регулярной интенсивной эксплуатации. Компания EHang тесно сотрудничает с Kwoon Chung Smart Mobility Company Limited и Hong Kong Cyberport Management Company Limited, чтобы последовательно и тщательно вести подготовку к коммерческому запуску проекта.

Являясь первым в мире беспилотным пассажирским eVTOL-аппаратом, получившим от Управления гражданской авиации Китая (CAAC) сертификат типа, сертификат производства и стандартный

сертификат лётной годности, EHang использует Гонконг как ключевой плацдарм для ускорения глобального коммерческого внедрения своей технологии. На следующем этапе проекта в рамках Regulatory Sandbox X будут проводиться систематические испытательные полёты для сбора обширных данных и практического опыта эксплуатации в реальных условиях. Полученные результаты лягут в основу разработки и совершенствования передовых нормативных актов и стандартов эксплуатации беспилотных eVTOL в Гонконге и на других рынках, способствуя тому, чтобы безопасная, эффективная и экологичная аэромобильность стала доступной людям во всём мире.

Майкл Вонг, заместитель финансового секретаря и руководитель Рабочей группы по развитию

низковысотной экономики, отметил: «Сегодняшний первый демонстрационный полёт летательного аппарата нестандартного типа стал важной вехой в развитии экономики низковысотных полётов в Гонконге. Мы признательны командам компаний Kwoon Chung, EHang и Cyberport за то, что они представили этот аппарат в Гонконге. Опираясь на успешный опыт работы регуляторной «песочницы» для сферы низковысотных полётов, запущенной в марте прошлого года, правительство впоследствии ввело программу Regulatory Sandbox X для тестирования более сложных сценариев применения. С первой половины текущего года поэтапно реализуется первая серия из 33 пилотных проектов, в том числе четыре проекта с использованием летательных аппаратов нестандартного типа».



Horizon Aircraft продвигается в процессе сертификации для всепогодной эксплуатации

Компания Horizon Aircraft объявила о дальнейшем прогрессе в программе сертификации для всепогодной эксплуатации своего гибридного электрического летательного аппарата вертикального взлёта и посадки (eVTOL) нового поколения — Cavorite X7. Это достижение стало возможным благодаря продолжающемуся сотрудничеству с Flight Centre of Excellence (Cert Center Canada, или «ЗС») и внедрению передовых технологий защиты от обледенения, разрабатываемых в Университете Торонто (UofT).

Д-р Джон Марис, основатель ЗС, отметил: «Чтобы полностью раскрыть потенциал эксплуатации летательных аппаратов в мировом масштабе, необходимо учитывать суровые климатические условия, и Cavorite X7 отвечает этому вызову. Я считаю, что благодаря сочетанию конструкции X7, экспертной поддержке ЗС и технологиям Университета Торонто компания Horizon Aircraft сможет получить сертификат на полёты в условиях известного обледенения (FIKI) и предложить надёжное решение для круглогодичных региональных авиаперевозок — задачу, с которой вертолёты справляются с трудом».

Брэндон Робинсон, соучредитель и генеральный директор Horizon Aircraft, заявил: «С самого начала мы проектировали Cavorite X7 с расчётом на канадские зимы, чтобы принести пользу как жителям отдалённых населённых пунктов, так и эксплуатантам воздушных судов. Опыт ЗС в области сертификации и технологии Университета Торонто способствуют нашему продвижению к выводу на рынок сертифицированного всепогодного аппа-

рата X7. Населённые пункты, обслуживаемые X7, получают улучшенный доступ к жизненно важным услугам, а эксплуатанты смогут повысить интенсивность использования воздушных судов и увеличить прибыль».

Сегодня многие северные и труднодоступные населённые пункты Канады и других стран мира зависят от вертолётов, доставляющих жизненно важные грузы и обеспечивающих необходимые

услуги, однако полёты этих воздушных судов часто приходится откладывать из-за холодов, снегопадов и неблагоприятных погодных условий. В отличие от вертолётов и аппаратов вертикального взлёта и посадки (eVTOL) с открытыми несущими винтами, Cavorite X7 был спроектирован для безопасной эксплуатации в зимний период, что обеспечивает компании Horizon Aircraft отличные шансы на получение сертификата для полётов в любых погодных условиях.



Хельсинки оценивает перспективы гибридно-электрических авиаперевозок

Хельсинки, столица Финляндии, возглавляет проект по оценке возможностей организации новых региональных авиаперевозок в партнёрстве с американским стартапом Electra, разрабатывающим девятиместный гибридно-электрический самолёт EL9 Ultra Short. 27 августа компания подписала меморандум о взаимопонимании с городскими

властями и Университетом прикладных наук Хаага-Хелия (Haaga-Helia) для изучения новых способов транспортного сообщения между населёнными пунктами по обе стороны Финского залива.

В рамках исследования будет оцениваться экономическая целесообразность и инфраструктур-

ные потребности для организации полётов между Хельсинки и столицей Эстонии Таллином. Эти города разделяет всего 50 миль (около 80 км), однако в настоящее время путь между ними занимает два часа на пароме или требует длительных пересадок через международные аэропорты. Стороны рассмотрят, как самолёт EL9, способный взлетать и садиться на полосы длиной всего около 30 метров, может обеспечить более эффективное сообщение между городами в формате, который Electra называет «прямым авиасообщением» (Direct Aviation).

Завершение проекта запланировано на конец 2026 года, а получение сертификата типа в соответствии с нормами FAA Part 23 компания Electra рассчитывает получить в 2029 году. Ранее компания уже продемонстрировала возможности своего демонстратора технологий меньшего размера, модели EL2, в ходе полётов в Чарльстоне (штат Южная Каролина) и его окрестностях.

«Хельсинки стремится к устойчивому росту, одновременно повышая свою транспортную доступность, укрепляя жизнеспособность города и развивая международные связи», - заявил Вилле Лехмускоски, исполнительный директор Департамента городской среды администрации Хельсинки. «Если перспективная низкоэмиссионная и электрическая авиация сможет дополнить существующую транспортную систему более быстрыми и прямыми маршрутами через Финский залив, это принесет ощутимую пользу жителям и бизнесу по обе стороны залива, а также будет способствовать созданию более устойчивой и интегрированной региональной транспортной системы».



Axis планирует разработать тренажеры для вертолётов

Компания Axis Flight Simulation расширяет свой ассортимент продукции, планируя выпустить полнопилотажные тренажеры (FFS) и тренажеры имитации полёта (FSTD) для вертолётов. Австрийская компания объявила о диверсификации в понедельник на саммите Asia Pacific Aviation Training Summit в Бангкоке, но пока не уточнила, какие именно типы вертолётов будут поддерживаться.

Новое оборудование будет включать в себя пару FSTD, соответствующих требованиям EASA и FAA, а также полномасштабные кабины, разработанные специально для конкретного типа воздушного судна, с проекционной системой высокого разреше-

ния. Операторы смогут переключаться между полётами по приборам и визуальными правилами во время захода на посадку.

По данным компании, системы FSTD будут использоваться для обучения работе в различных сложных условиях, включая операции на шельфе и полёты с использованием приборов ночного видения. Погодные условия, ландшафт и оперативная обстановка будут отображаться в режиме реального времени для поддержки индивидуальной и групповой подготовки экипажей.

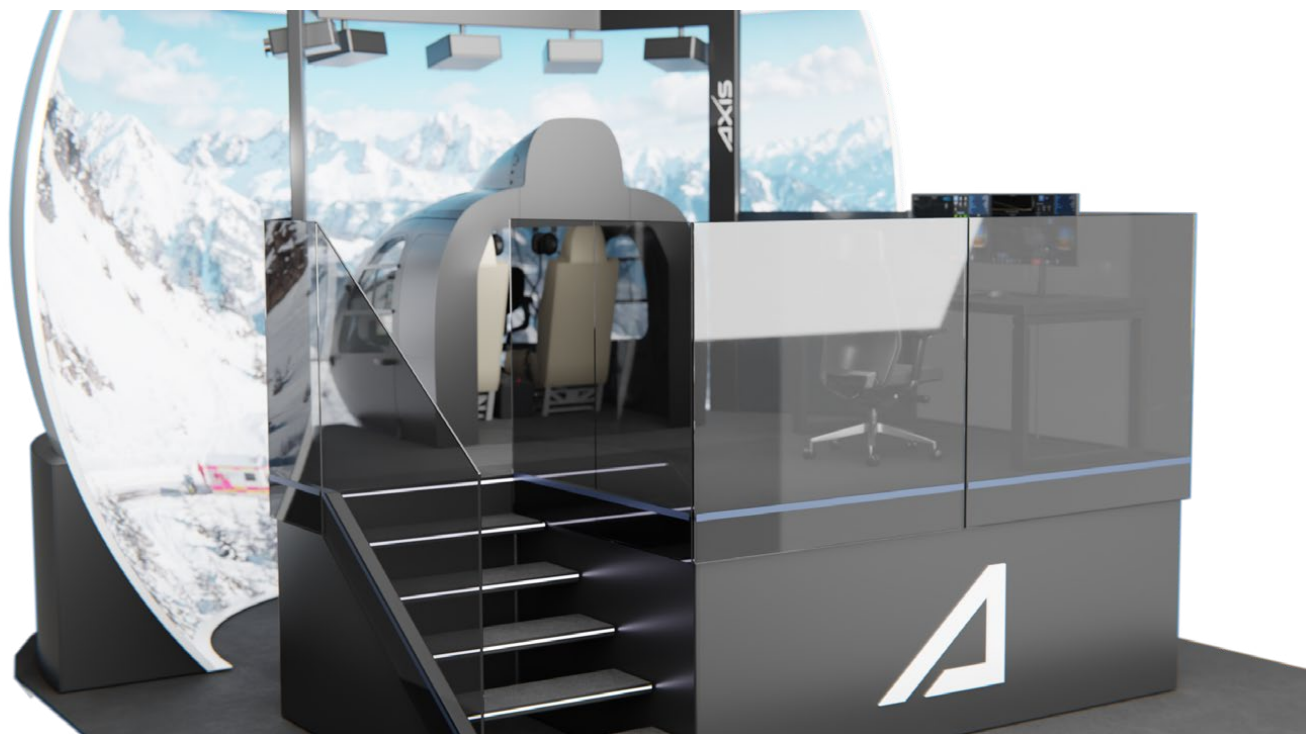
Новая система AX-DH основана на существующей

системе AX-D Level D FFS, производимой компанией Axis для самолётов. Она будет оснащена системой визуализации высокого разрешения и системой электрического перемещения с шестью степенями свободы.

По словам члена исполнительного совета Axis Кристиана Теуэрманна, компания решила выйти на рынок обучения пилотов вертолётов по просьбе клиентов. Он рассказал изданию AIN, что операторы выразили желание использовать альтернативные учебные тренажеры помимо тех, которые уже предлагают лидеры рынка CAE и FlightSafety International, и что Axis потратила более года на подготовку к запуску этой инициативы.

Компания Axis заявила, что планирует сосредоточиться на гражданских вертолётах, особенно на тех, которые разработаны в первую очередь для поддержки морских энергетических проектов, оказания неотложной медицинской помощи и поисково-спасательных операций. В настоящее время компания находится на заключительном этапе переговоров с заказчиками, чтобы определить, на каких типах вертолётов следует сосредоточиться. Она рассчитывает начать поставки примерно через 18-20 месяцев и уже получила предварительные обязательства от восьми заказчиков.

В настоящее время компания Axis производит 25 различных полнопилотажных тренажеров и учебных устройств для самолётов, включая Cessna Citation, Bombardier Challenger и Beechcraft King Air. В долгосрочной перспективе компания заинтересована в разработке учебного оборудования для новых воздушных судов eVTOL.



Universal Aviation начинает работу в Саудовской Аравии

Universal Aviation начала операционную деятельность в новом терминале деловой авиации (GAT) и комплексе FBO в международном аэропорту имени короля Фахда (OEDF) в Даммаме, Саудовская Аравия. Ранее в этом году компания была выбрана для управления данным объектом — первым в Королевстве специализированным терминалом деловой

авиации и первым ангаром, предназначенным исключительно для частной авиации.

В рамках соглашения Universal выступает эксклюзивным провайдером услуг наземного обслуживания на объекте площадью 3900 кв.м. Проект был реализован в партнёрстве с компаниями Matarat

Holding и Dammam Airports Co. с целью расширения инфраструктуры деловой авиации и укрепления позиций Саудовской Аравии как направления мирового уровня для этого сегмента авиаперевозок в соответствии со стратегией Vision 2030.

Терминал FBO площадью 2000 кв.м включает в себя два VIP-зала, комнату отдыха для пилотов, конференц-зал, молельную комнату, зону питания, офисные помещения, душевые, а также пункты таможенного, иммиграционного и карантинного контроля. Ангар площадью 1860 кв.м с системой климат-контроля способен вместить сверхдальние бизнес-джеты, обеспечивая их защиту от суровых условий пустынного климата.

Запуск этого объекта знаменует собой начало операционной деятельности Universal Aviation в Саудовской Аравии. В Джидде компания будет управлять специализированным ангаром для частной авиации площадью 10000 кв.м и обеспечивать наземное обслуживание в международном аэропорту имени короля Абдул-Азиза (OEJN). В то же время в международном аэропорту имени короля Халида (OERK) в Эр-Рияде компания откроет собственный зал ожидания для частной авиации и будет предоставлять полный комплекс услуг наземного обслуживания.

Для обеспечения этих операций Universal Aviation создала централизованный операционный диспетчерский пункт, координирующий рейсы, прибывающие в Саудовскую Аравию, вылетающие из неё и выполняемые внутри страны. Штат центра укомплектован профессиональными англоговорящими специалистами по организации полётов.



Paramount Business Jets публикует справочник с тарифами на чартерные рейсы на 2026 год

Компания Paramount Business Jets, предоставляющая услуги чартерных перевозок и программы Jet Card, обновила свой справочник стоимости аренды частных самолётов. В нём представлены тарифы для более чем 120 моделей воздушных судов и 323 чартерных маршрутов, а также диапазоны почасовой оплаты для девяти категорий воздушных судов.

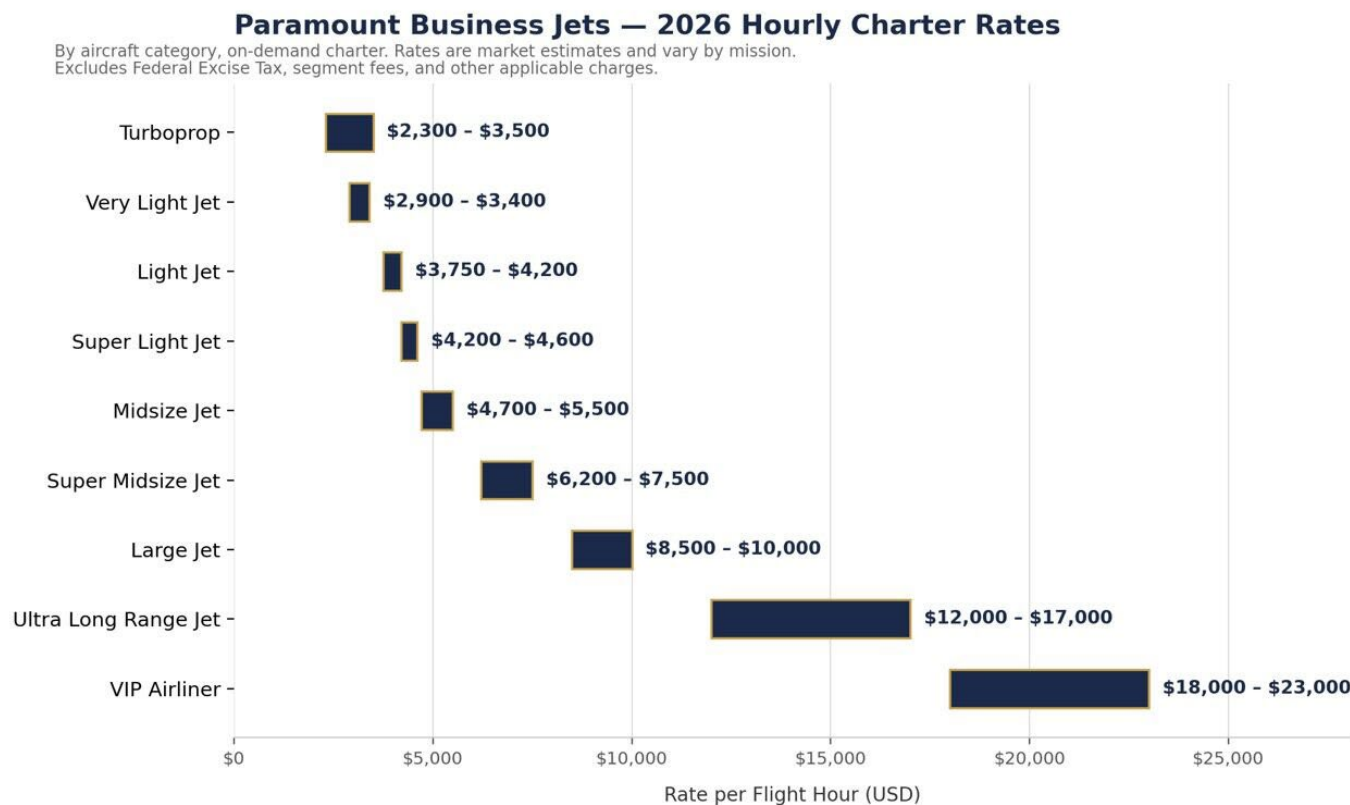
Стоимость лётного часа варьируется от \$2300 до \$3500 для турбовинтовых самолётов и достигает \$18000-\$23000 для бизнес-лайнеров. Указанные цены не включают федеральный акциз, сборы за полётный сегмент и прочие дополнительные платежи.

Помимо почасовых тарифов, в справочнике описаны налоговые обязательства, структура сборов, расходы на перегонку (позиционирование) воздушного судна и сезонные колебания спроса, влияющие на итоговую стоимость поездки. Основатель и генеральный директор компании Ричард Захер отметил, что главная ценность работы консультантов Paramount Business Jets заключается не просто в обеспечении доступа к самолётам, а в профессиональном подходе к оценке всех аспектов каждого рейса, от операционных вопросов до требований безопасности. Данные по маршрутам включают ориентировочную стоимость перелётов между сотнями пар городов, в том числе Нью-Йорк – Лондон, Лондон – Дубай и Макао – Гонконг.

По словам Захера, обновление справочника отражает стремление компании повышать осведомлённость клиентов. «Сфера частной авиации долж-

на быть более понятной», - заявил он. «С момента основания Paramount Business Jets в 2005 году мы считаем, что наша ответственность выходит за рамки простой организации перелётов. Наша роль – просвещать клиентов, отстаивать их интересы и помогать им уверенно ориентироваться на рынке, который становится всё более сложным».

Модель ценообразования для программы Jet Card, внедрённая в 2010 году и ставшая публичной в 2014-м, предусматривает разделение комиссии за управление и базового тарифа авиаперевозчика. Этот же принцип был применён и при составлении нового справочника цен.



Sparfell добавляет во флот Falcon 7X и Phenom 300

Компания Sparfell продолжает расширять свой парк воздушных судов, находящихся в управлении и доступных для чартерных рейсов, добавляя два самолёта, представляющих разные сегменты деловой авиации: Dassault Falcon 7X (базирование в Дубае) и второй Embraer Phenom 300 (в Женеве).

Falcon 7X стал вторым самолётом производства Dassault, пополнившим флот Sparfell в 2026 году. Ранее в этом же году компания получила Falcon 2000. Для группы компаний, которую связывают давние семейные отношения с Dassault, появление этих двух бортов свидетельствует о стремлении Sparfell увеличить долю самолётов Falcon в своём парке. Базирующийся в Дубае и доступный для чартера Falcon 7X также расширяет возможности Sparfell по обслуживанию клиентов в одном из самых динамичных мировых центров частного капитала, бизнеса и международных путешествий.

Дубай пополнил сеть стратегически важных локаций, из которых Sparfell осуществляет чартерные рейсы по Европе и за её пределами. Вместо того чтобы концентрировать чартерные мощности на одном рынке, Sparfell планомерно размещает самолёты там, где живут, работают и путешествуют её клиенты.

Такой подход, основанный на распределённом базировании, позволяет быстрее реагировать на спрос, сокращать количество лишних перегонов воздушных судов и предлагать конкурентоспособные решения в рамках более широкой международной сети. Для действующих клиентов это означает возможность пользоваться услугами Sparfell далеко за пределами своего основного рынка, со-

храня при этом привычный уровень сервиса и стандарты обслуживания во время международных перелётов.

В другом сегменте флота Sparfell пополняется вторым самолётом Embraer Phenom 300, который будет базироваться в Женеве и также доступен для чартера. Этот бизнес-джет, поступивший вслед за Pilatus PC-24 (полученным ранее в этом году), усиливает позиции Sparfell в классе лёгких реактивных самолётов и дополняет уже сформированный парк Embraer, включающий один Phenom 100, два Phenom 300, один Legacy 500 и два Praetor 600.

Клиенту, совершающему на одной неделе дальнемагистральный перелёт, на следующей может потребоваться самолёт для короткого рейса по Европе. Использование воздушного судна одного и того

же класса для каждого полёта не является ни обязательным, ни всегда самым эффективным решением. Именно поэтому Sparfell продолжает формировать разноплановый авиапарк, позволяющий подобрать оптимальный вариант для каждой конкретной задачи.

Для владельцев воздушных судов, находящихся в управлении Sparfell, такое разнообразие также обеспечивает большую гибкость: владение одним самолётом не ограничивает клиента рамками одного типа полётов, поскольку при необходимости Sparfell может дополнить парк владельца возможностью использования судов других категорий из своего чартерного флота. Это расширение авиационного направления происходит на фоне общего развития модели комплексного обслуживания, внедряемой компанией Sparfell.



В ходе IPO в Европе Vista может привлечь более \$1 млрд

Vista Global Holding Ltd., базирующаяся в ОАЭ и управляющая брендами VistaJet и XO, рассматривает возможность европейского IPO, которое может принести более \$1 млрд. По данным источников, компания работает над этим вопросом вместе с Bank of America Corp., UBS Group AG и UniCredit SpA. Предполагают, что в результате IPO стоимость Vista Global может составить более \$10 млрд. Возможные площадки для размещения акций – Милан и Цюрих. При этом оператор частных самолётов ещё не принял окончательное решение о проведении IPO.

Согласно данным 9fin, источником информации являются комментарии руководителей Vista Global, сделанные во время недавней телефонной конференции с инвесторами. Ранее 9fin был надёжным источником финансовых новостей как о Vista, так и о Flexjet. Однако другие сообщения о возможном IPO в 2021 году и в прошлом году не подтвердились.

9fin написал: «Руководители компании сделали эти заявления кредиторам во время недавнего телефонного разговора с инвесторами, что способствовало росту цен на облигации», - сообщили источники. Издание также сообщило, что Vista Global привлекла заёмное финансирование через Bank of America в феврале этого года. Bank of America установил цену «на дополнительный кредит в размере \$215 млн к существующему кредиту в размере \$700 млн со сроком погашения в 2031 году».

В том же месяце VistaJet разместила твёрдый заказ на 40 самолётов Challenger 3500 с опционами ещё на 120. 9fin процитировала неназванный источник,

который сказал: «IPO окажет значительное влияние на баланс VistaJet и будет представлять собой «благословение» бизнес-модели компании со стороны инвесторов».

В прошлом году компания завершила две финансовые сделки на общую сумму \$1,3 млрд. 28 марта 2025 года Vista закрыла сделку по инвестициям в акционерный капитал на сумму \$600 млн. Инвестиции осуществляла сингапурская компания RRJ Capital. Часть средств была использова-

на для погашения существующего обеспеченного долга. 1 апреля 2025 года был закрыт кредитный договор Senior Secured Term Loan B на сумму \$700 млн со сроком погашения в 2031 году. Основатель компании Томас Флор остаётся контролирующим акционером.

В феврале этого года рейтинговое агентство KBRA заявило о прекращении публичного освещения деятельности Vista. Оно подтвердило свой рейтинг эмитента BB- со стабильным прогнозом.



НБАА: основной причиной аварий стали двигатели и столкновения

Отказ систем или компонентов силовой установки стал основной причиной катастроф с участием деловых воздушных судов во втором квартале. На долю таких отказов пришлось два из шести случаев с летальным исходом (всего за трёхмесячный период произошло шесть катастроф – с участием деловых турбовинтовых самолётов, бизнес-джетов и вертолётов с газотурбинным двигателем – унёсших жизни 22 человек).

В обзор НБАА вошли 66 событий, подлежащих регистрации (42 инцидента и 24 авиационных происшествия), зафиксированных в период с апреля по июнь. Чаще всего происшествия случались на этапах взлёта и посадки: зафиксировано одно происшествие с летальным исходом и четыре – без такового. Далее по частоте следовали выкатывания за пределы взлётно-посадочной полосы и отказы силовых установок – по три случая каждого типа.

По мнению НБАА, не только авиационные происшествия, но и инциденты могут указывать на эксплуатационные риски, требующие внимания. В связи с этим ассоциация обратила внимание на частоту столкновений с птицами и отказов компонентов, подчеркнув необходимость и дальше уделять внимание вопросам опасности, связанной с дикой природой, дисциплине при техническом обслуживании и умению распознавать нештатные показания приборов воздушного судна.

Столкновения с птицами были зафиксированы в 12 из 66 случаев, отказы систем или компонентов (за исключением силовой установки) фигурировали в 11 случаях, а проблемы с силовой установкой – в девяти.

Марк Ларсен, директор НБАА по вопросам безопасности и лётной эксплуатации, отметил, что полученные данные «подтверждают необходимость тщательной предполётной подготовки, соблюдения дисциплины при взлёте и посадке, принятия мер по предотвращению выкатывания за пределы ВПП, а также уделения пристального внимания

надёжности систем и силовых установок воздушных судов».

В НБАА подчеркнули, что цель подобных отчётов по безопасности – выявление закономерностей, требующих внимания, а не установление вероятных причин конкретных происшествий.



Новое правило Минфина США ограничивает требования к раскрытию информации об LLC

Сеть по борьбе с финансовыми преступлениями (FinCEN) при Министерстве финансов США опубликовала окончательную редакцию правила, которое уточняет и сужает круг компаний, обязанных предоставлять информацию о конечных бенефициарных владельцах в соответствии с Законом о корпоративной прозрачности (СТА). Этот закон был принят в 2021 году как часть более масштабного законодательного акта о борьбе с отмыванием денег.

Закон призван бороться с отмыванием денег и другими финансовыми преступлениями путём кон-

троля финансовых операций. Изначально он требовал от определённых компаний с ограниченной ответственностью (LLC) и других организаций предоставлять в FinCEN сведения о «конечных бенефициарных владельцах», включая имя, дату рождения, текущий адрес и другие данные.

По данным Национальной ассоциации деловой авиации (NBAА), это требование затрагивало множество организаций, владеющих бизнес-джетами через LLC – структуру, часто используемую для оформления договоров аренды, позволяющих компаниям совместно эксплуатировать воздуш-

ные суда. Ассоциация выражала обеспокоенность по поводу конфиденциальности и возможного раскрытия персональных данных владельцев бизнес-джетов и информации о структурах владения ими.

Окончательная редакция правила снимает многие из ранее существовавших опасений юридического характера и вопросов конфиденциальности, поскольку полностью отменяет требования о раскрытии информации о бенефициарных владельцах для американских компаний и граждан США. В результате, как отметили в NBAА, на внутренние организации, включая зарегистрированные в США LLC, корпорации и другие структуры, часто используемые для владения воздушными судами, больше не распространяются требования СТА о раскрытии информации о бенефициарных владельцах.

В FinCEN также заявили, что учтут опасения представителей отрасли касательно конфиденциальности и удалят из своей базы данных ранее полученную информацию о владельцах, являющихся гражданами США.

На иностранные организации, зарегистрированные для ведения деятельности в США, требования СТА по-прежнему распространяются, однако они, как правило, ограничиваются предоставлением сведений об иностранных бенефициарных владельцах. NBAА рекомендует таким организациям обращаться к своим юристам и налоговым консультантам для получения дополнительной информации и обеспечения соблюдения нормативных требований.



Мировой трафик бизнес-джетов по-прежнему растёт на 3,5% несмотря на вялый август

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 35-й неделе (24-30 августа) глобальная активность бизнес-джетов оставалась относительно стабильной, увеличившись всего на 0,5% по сравнению с той же неделей 2025 года. А с начала года рост составил 3,5% по сравнению с прошлым годом, что лишь на 0,2% выше по тенденции для тех же дат в 2025 году по сравнению с 2024 годом.

Третью неделю подряд Азия выделяется как регион с наибольшим снижением – на 7,2%, при этом на неё приходится всего 3% мировой активности. В то же время Южная Америка и Африка продемонстрировали двузначный рост – на 21,9% и 18,1% соответственно.

Приведённая ниже диаграмма показывает глобальный рост числа вылетов бизнес-джетов на 3,5% с начала года, с учётом взвешенного вклада каждого региона (его доля в трафике, умноженная на темп роста с начала года). Северная Америка, на долю которой приходится 71,1% всей активности и рост на 4,8%, обеспечивает прирост в размере 3,4%, продолжая оставаться глобальным драйвером роста. При этом на Южную Америку приходится 7,5% мировой активности в этом году, а рост на 3,4% с начала года компенсирует

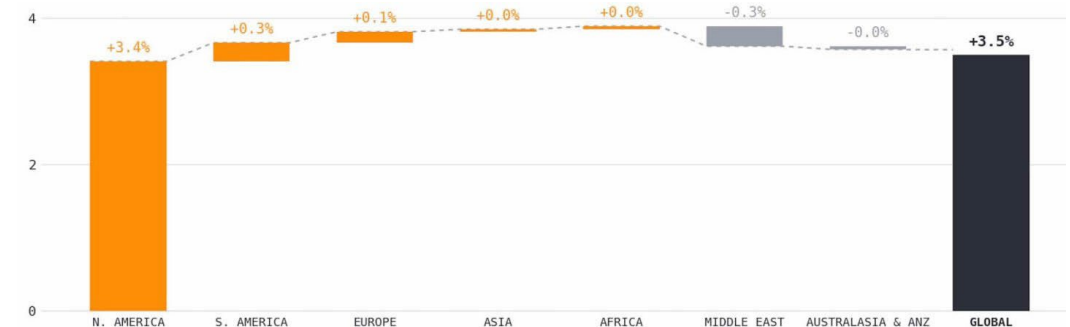
снижение на Ближнем Востоке на 16,1%, на который приходится всего 1,7% мировой активности.

Анализируя интенсивность использования мирового флота, можно отметить, что с начала года по 30 августа бизнес-джеты в среднем имели налёт 167 часов на каждый самолёт, что на 1,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Общее количество часов увеличилось на 4,2%, а рост флота составил 3,1%, что отражает незначительное увеличение налёта каждого самолёта по сравнению с прошлым годом.

В разрезе операторов, крупные компании по-прежнему демонстрируют самую высокую загрузку самолётов: NetJets – 606 часов на самолёт (рост на 1,7% по сравнению с началом года в 2025 году), далее следуют Flexjet – 581 час на самолёт (снижение на 0,8%) и Vista Global – 572 часа (рост на 3,3%), причём каждая из этих компаний эксплуатирует свой флот примерно в 3,5 раза интенсивнее, чем в среднем по миру. FlyExclusive показала выдающийся рост налёта среди ведущих операторов – 493 часа на самолёт, что на 19,7% больше, поскольку компания эксплуатировала меньший флот, но при этом увеличила количество часов по сравнению с прошлым годом.

	YOY			
	W35 '26 vs '25	Aug MTD '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	1.6%	1.7%	4.8%	3.5%
Europe	(2.8%)	1.0%	1.0%	1.4%
South America	21.9%	(1.3%)	3.4%	4.4%
Asia	(7.2%)	(12.6%)	1.2%	2.6%
Middle East	(3.7%)	(5.8%)	(16.1%)	7.7%
Africa	18.1%	13.0%	3.8%	6.4%
Australasia & ANZ	0.5%	(7.9%)	(4.7%)	(0.6%)
Global	0.5%	0.9%	3.5%	3.3%

Тенденции глобальной активности бизнес-джетов с начала года



*Contribution = regional share of global traffic multiplied by its YTD growth rate

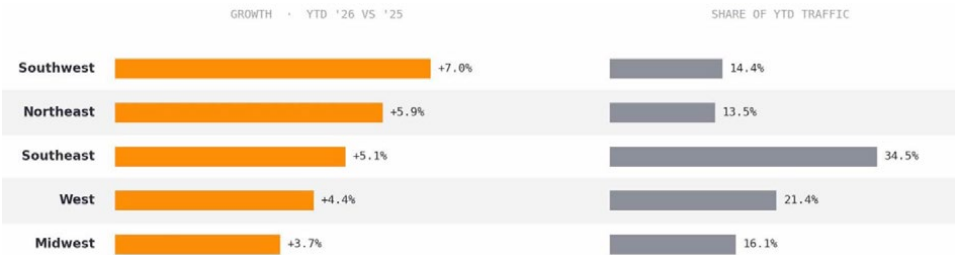
Взвешенный вклад* глобального роста с начала года (с 1 января по 30 августа)

Анализ результатов по регионам

Северная Америка

На прошлой неделе Северная Америка превзошла мировой рынок, показав рост на 1,6% в годовом исчислении, при этом показатели США в целом соответствовали региону, составив +1,4%. Что касается ключевых штатов, то в Калифорнии наблюдался рост активности на 1,9% по сравнению с 35-й неделей 2025 года, в то время как Техас сократился на 0,3%, а Флорида – на 0,8%.

Приведённая ниже диаграмма показывает регионы США с самым быстрым ростом числа вылетов бизнес-джетов с начала года, а также долю каждого региона в общем объёме трафика в США. Юго-западный регион лидирует по темпам роста в этом году, на его долю приходится 14,4% рейсов в США. Юго-восточный регион занимает первое место по объёму трафика с большим отрывом, его показатели выросли на 5,1% по состоянию на 30 августа этого года.

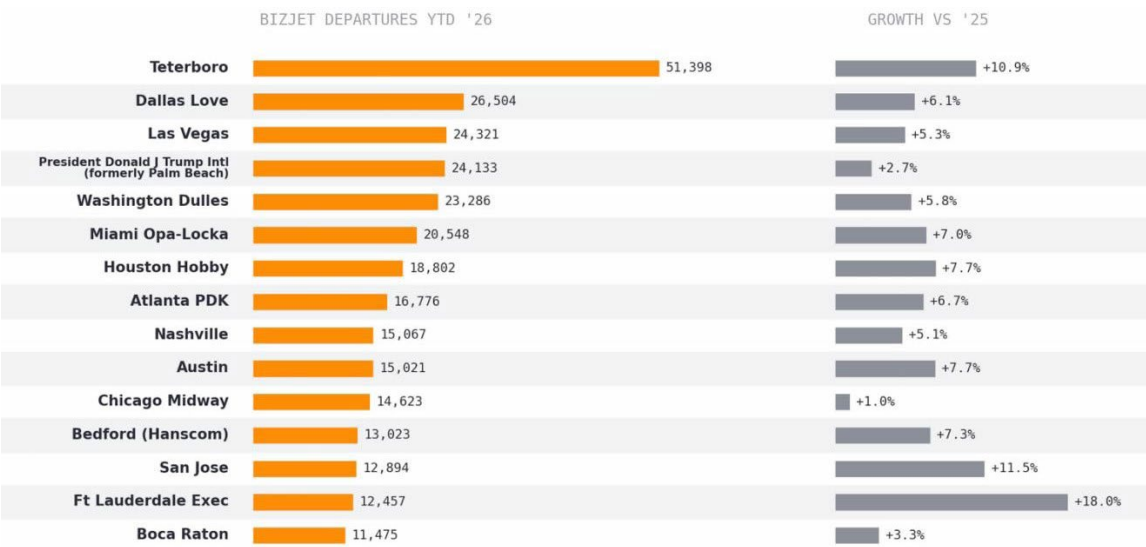


Лучшие регионы США по трафику бизнес-джетов с начала года

Пример из практики компании Atlantic Aviation

27 августа 2026 года фонды под управлением Apollo приобрели значительную долю в Atlantic Aviation, оценив одну из крупнейших сетей FBO в США примерно в \$10 млрд. KKR, владеющая Atlantic с 2021 года, остаётся крупным акционером, что знаменует начало партнёрства между Apollo и KKR, а не выход KKR из бизнеса.

В аэропортах США, где Atlantic управляет FBO, трафик бизнес-джетов с 1 января по 30 августа этого года превысил 595000 вылетов, что на 5,8% больше, чем годом ранее, и немного опережает общий рост рынка США на 5%. Эти 595000 рейсов составляют 1/3 от всех вылетов бизнес-джетов в США, при этом Atlantic также присутствует в 18 из 30 самых загруженных аэропортов США, обслуживающих бизнес-джеты.



Топ-15 аэропортов сети Atlantic по количеству вылетов бизнес-джетов с начала года

Европа

На 35-й неделе трафик бизнес-джетов в Европе снизился на 2,8% по сравнению с прошлым годом, в результате чего тенденция с начала года составила +1%, в то время как во всех ведущих странах Европы на прошлой неделе наблюдалось снижение по сравнению с прошлым годом. Наименьшее снижение зафиксировано в Швейцарии – на 1,8%, за ней следуют Великобритания – на 2,2%, Италия – на 2,6%, Германия – на 6,6%, и, наконец, Франция – на 9,2%.

У пяти основных типов операторов, на долю которых приходится примерно 90% европейского трафика бизнес-джетов, количество вылетов с начала года увеличилось всего на 0,6%, в то время как общая тенденция по региону составила +1%. Почти весь этот рост обусловлен частными лётными подразделениями, которые в этом году увеличили свою активность на 16,2%, в то время как долевыми операторами показали рост на 4,4%, хотя их доля на рынке меньше. Причина, по которой региону, похоже, не удастся добиться дальнейшего роста в этом году, заключается в том, что самый загруженный тип операторов, управление воздушными судами, сократился на 3,5% по сравнению с прошлым годом.



Smaller operator types like Government / Military, Ambulance / Medical, Training and others are excluded from the chart above

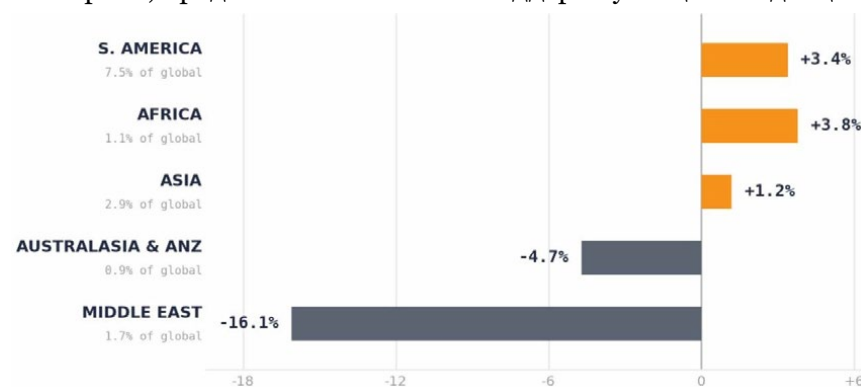
Тенденции в Европе по типам операторов с начала года

Остальной мир

В регионах за пределами Европы и Северной Америки совокупная активность бизнес-джетов на 35-й неделе выросла на 6,5%, при этом основной рост наблюдался в Южной Америке и Африке, где показатели увеличились на 21,9% и 18,1% соответственно. В то же время на Ближнем Востоке наблюдалось снижение на 3,7% вторую неделю подряд, а в Азии – на 7,2%.

Несмотря на то, что на остальной мир приходится 14% мировой активности, в этом году количество рейсов бизнес-джетов сократилось на 0,4% по сравнению с прошлым годом. Рост в Африке и Южной Америке компенсирует падение спроса на Ближнем Востоке, в Азии и в Австралии/Новой Зеландии. Наиболее заметным фактором, сдерживающим глобальный рост, является падение трафика на Ближнем Востоке после начала войны с Ираном: количество рейсов бизнес-джетов в этом году сократилось на 16,1%, а в данный момент на этот регион приходится 1,7% от общего объема рейсов бизнес-джетов в мире.

Ник Косински, аналитик WINGX, отмечает: «По мере приближения к концу третьего квартала активность бизнес-джетов по-прежнему растёт на 3,5%, несмотря на вялость последних нескольких недель. Хотя в целом наблюдается умеренный рост, динамика значительно различается по регионам: на Ближнем Востоке по-прежнему отмечается двузначное снижение, в Северной Америке – рост почти на 5%, а развивающиеся рынки, такие как Африка и Южная Америка, продолжают оказывать поддержку общей тенденции».



Динамика в остальном мире с начала года

Минтранс усилит контроль за повреждениями самолётов

Минтранс планирует расширить перечень индикаторов риска в гражданской авиации, включив четыре новых фактора опасности, следует из проекта поправок, с которыми ознакомился «Коммерсантъ». После определенного количества случаев выявления фактов реализации соответствующих рисков компанию может внепланово проверить Ространснадзор. Два фактора касаются аэропортовой деятельности — орнитологической безопасности и повреждений самолетов на земле во время обслуживания, два — авиационных работ.

Действующий сейчас приказ содержит восемь пунктов с индикаторами риска. Например, поводом для внеплановой проверки может послужить выявление 3 и более авиационных инцидентов за 90 дней, отмена или перенос более чем на 6 часов 5 рейсов за 3 месяца из-за неисправности самолета или отказа авиатехники.

Как уточнили «Ъ» в Минтрансе, источниками информации при учете индикаторов риска считаются данные Росавиации, дежурно-диспетчерских

служб и результаты мониторинга открытых источников. «При срабатывании индикатора риска надзорный орган проводит оценку ситуации и вправе принять решение о проведении контрольного мероприятия, в частности внеплановой проверки», — добавили там.

В первом предлагаемом пункте речь идет о выявлении за 60 дней 3 и более повреждений самолета из-за столкновений с птицами и другими животными.

Учитываться будут повреждения, полученные воздушным судном (ВС) на аэродроме: от разбега при взлете и набора высоты до захода на посадку и пробега после нее. Предложение, как указано в пояснении, вызвано двойным ростом числа сообщений о столкновениях ВС с птицами: с 941 в 2022 году до 1848 в 2025-м. «Непринятие мер реагирования приведет уже не к угрозе, а к причинению вреда охраняемым законом ценностям», — заявили в Минтрансе.

По данным Росавиации, за пять месяцев 2026 года зафиксировано 458 сообщений о столкновении ВС с птицами и животными, информации за летний период, когда ситуация обычно усугубляется, пока нет. Источники «Ъ» в авиакомпаниях говорят, что орнитологическая обстановка ухудшается из-за неэффективности аэропортовых служб, оборудования и нехватки необходимого штата сотрудников. В этой связи собеседники «Ъ» в авиакомпаниях в основном рассматривают дополнительные проверки для них как избыточные, считая птиц исключительной ответственностью аэропортов.



По мнению источников “Ъ” в аэропортах, к проверкам должны быть привлечены в первую очередь муниципальные власти. По их словам, орнитологическая опасность ежегодно растет из-за приближения жилой застройки к аэродромным зонам — в частности, птиц привлекают мусорные контейнеры. Кроме того, в этом году, по версии собеседников “Ъ”, статистику ухудшило снижение предельной высоты полета в районе московских аэропортов.

В Минтрансе отметили, что разовый факт столкновения ВС с птицей или стаей птиц не будет автоматическим доказательством вины оператора аэродрома или авиакомпании.

«Но систематичность таких событий служит индикатором риска, который указывает на высокую вероятность наличия системных нарушений», — подчеркнули “Ъ” в министерстве. Устанавливать причинно-следственные связи Ространснадзор будет прежде всего на стороне аэропорта, следует из ответа Минтранса. «Будет проверяться, выполнял ли оператор все установленные процедуры — от работы отпугивающих средств и контроля приаэродромной территории до соблюдения регламентов обслуживания техники», — указали в министерстве.

Вопросы орнитологической безопасности полностью находятся в зоне ответственности аэропортов, полагает главный редактор Avia.ru Роман Гусаров. Аргументы о приближении застройки к аэродромам он находит несостоятельными, поскольку международная практика не подтверждает абсолютной корреляции между угрозой птиц и

близостью домов. «В Европе аэропорты работают вплотную к жилой застройке, самолеты взлетают практически над домами — этот опыт работы с животной опасностью доказывает эффективность при должных усилиях орнитологических служб», — подчеркивает он. По словам эксперта, 3 потенциальных случая столкновения с птицами за 60 дней — это очень угрожающие показатели и проверку следует начинать уже после второго кейса.

Второй пункт изменений касается роста поврежденных самолетов на земле.

Теперь индикаторами риска будут считаться 2 и более повреждения ВС за 180 дней, произошедших по вине операторов аэродромов, компаний, отвечающих за наземное, техническое и аэронавигационное обслуживание, или самих перевозчиков. «Абсолютный показатель учета повреждений ВС на аэродромах указывает на рост количества авиационных событий, связанных с действиями оператора аэродрома и лиц, осуществляющих наземное обслуживание», — указали в Минтрансе.

В качестве негативного примера министерство приводит только аэропорт Пулково, где в 2023 году произошло два повреждения, в 2025 году — уже девять. Однако, как писал “Ъ”, ухудшение статистики происходит по всей стране (см. “Ъ” от 8 декабря 2025 года).

В аэропортах винят прежде всего работающие у них технические службы, полагая, что на статистику влияет и рост числа прибытий к ним самолетов с той или иной неисправностью: технического об-

служивания и ремонтов на аэродромах стало больше, что увеличивает риски повреждений в ходе работ.

В Пулково “Ъ” заявили, что количество инцидентов в аэропорту «не свидетельствует об изменении ситуации при наземном обслуживании». Там подчеркнули, что при участии сотрудников оператора аэропорта в 2025 году произошло три случая, в 2024 году — четыре, что «соответствует допустимому числу инцидентов, согласно руководству по управлению безопасностью полетов ИКАО (Международной организации гражданской авиации. — “Ъ”)». Виновных в других повреждениях в Пулково называть не стали и комментировать поправки отказались. В других опрошенных “Ъ” аэропортах и авиакомпаниях воздержались от комментариев.

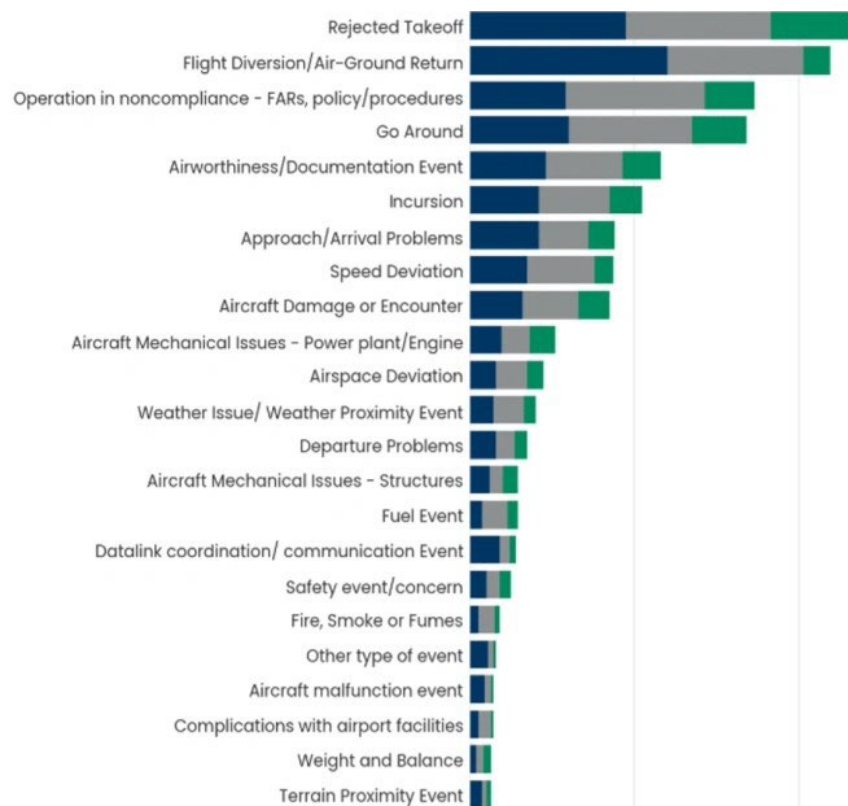
По словам Романа Гусарова, в 90% случаев наземные повреждения ВС происходят из-за неправильной буксировки, заправки или работы багажных и прочих хендлинговых служб и дальнейшие разбирательства между ними — это взаимоотношения коммерческих субъектов. Но, продолжает эксперт, из-за небольших убытков авиакомпании не идут в суд, чтобы сохранить отношения с аэропортами и тарифы. По его словам, перевозчики сегодня подвержены более усиленному контролю со стороны регуляторов, чем аэропорты, и попытка уравновесить контроль над игроками рынка для более четкого мониторинга безопасности может быть весьма уместна.

Источник: Коммерсантъ

Данные ACSF свидетельствуют о стабильном уровне рисков в бизнес-авиации в 2026 году

Согласно полугодовому обзору программы Aviation Safety Action Program (ASAP), подготовленному фондом Air Charter Safety Foundation (ACSF), год, отмеченный регуляторными изменениями в США и геополитической нестабильностью, не изменил общую картину рисков в сфере американской бизнес-авиации. Это происходит на фоне рекордных показателей интенсивности воздушного движения в 2026 году, обусловленных ростом активности коммерческих чартерных перевозок (по правилам Part 135) и всплеском полётов, связанным с проведением чемпионата мира по футболу FIFA.

Инциденты, связанные с отклонением от заданной высоты и опасным сближением с другими воздушными судами, – две лидирующие категории с 2024 года – неизменно составляют от 30% до 33% всех сообщений



о проблемах безопасности полётов на протяжении последних трёх лет. По мнению ACSF, такая стабильность свидетельствует о том, что операторы справляются с возросшим трафиком без сопутствующего увеличения числа случаев опасного сближения в воздухе.

В первой половине 2026 года члены ACSF зарегистрировали 432 инцидента в рамках программы ASAP, что в общей сложности составило 760 сообщений. Лидирующей категорией стали отклонения по высоте (16%), за ними следуют опасные сближения (14%), при этом основная часть таких случаев была зафиксирована в районе Нью-Йорка, аэропорту Ван-Найс (Калифорния) и Южной Флориде. Человеческий фактор остаётся главной первопричиной: проблемы со связью, а также отклонения по высоте и курсу в совокупности составляют треть всех зарегистрированных случаев.

Частота случаев опасного сближения демонстрировала тенденцию к снижению на фоне общего роста интенсивности полётов. В ACSF назвали эту динамику «по-настоящему обнадеживающим признаком», указывающим на то, что инструменты управления воздушным пространством позволяют справляться с возросшим объёмом трафика, не провоцируя при этом рост числа опасных сближений.

Количество инцидентов, связанных с проблемами координации и связи, также сократилось после столкновения в воздухе, произошедшего 29 января 2025 года недалеко от национального аэропорта имени Рональда Рейгана в Вашингтоне (между рейсом 5342 авиакомпании American Airlines и вертолетом Black Hawk армии США). ACSF связывает это снижение с ужесточением процедур, последовавшим за катастрофой. Расследование, проведённое Национальным советом по безопасности на транспорте (NTSB), выявило 74 факта и содержало 50 рекомендаций по безопасности. Эти результаты легли в основу законопроекта ALERT (Airspace Location and Enhanced Risk Transparency – «Определение местоположения в воздушном пространстве и повышение прозрачности рисков»), который в настоящее время находится на рассмотрении Конгресса.

В ACSF отметили, что полученные выводы имеют определённые ограничения. «Эти данные хорошо подходят для того, чтобы обратить внимание на зоны концентрации рисков, однако они пока недостаточно точны для количественной оценки того, насколько изменился реальный уровень риска», – отмечается в обзоре.

Уход на второй круг – это нормальное и ожидаемое явление

В начале этого месяца Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) выпустило предупреждение по безопасности, предостерегая операторов воздушных судов и пилотов о неприемлемом увеличении числа нестабилизированных заходов на посадку, при которых самолёт продолжает садиться, а не уходит на второй круг. Регулятор, ссылаясь на исторические данные, заявил, что такая практика увеличивает вероятность последующего неблагоприятного инцидента в 80-100 раз.

В уведомлении по безопасности SN-2026/008 изложены действия, которые операторы должны предпринять в рамках своих оперативных систем, систем управления безопасностью и обучения, чтобы снизить количество случаев нестабилизированных заходов и закрепить необходимость ухода на второй круг как нормальной, ожидаемой и хорошо отработанной реакции.

Стабилизированный заход на посадку – это хоро-

шо зарекомендовавший себя метод защиты от аварий при заходе на посадку и самой посадке. Эта практика эффективна для снижения количества выкатываний за пределы взлётно-посадочной полосы, жёстких посадок, ударов хвостовой частью и случаев контакта с полосой.

Однако, по данным CAA, информация из обязательных отчётов о происшествиях и данные о безопасности полётов указывают на тревожную негативную тенденцию. Регулятор признал, что нестабилизированный заход не всегда приводит к негативным последствиям и во многих случаях такие заходы, продолжающиеся без ухода на второй круг, завершаются благополучной посадкой.

«Именно поэтому эта практика так коварна», - заявило CAA. «Отсутствие негативного исхода в каком-либо конкретном случае может быть неверно истолковано экипажами и организациями как доказательство того, что допустимый запас был приемлемым».

Исторические данные Фонда безопасности полётов указывают на то, что нестабилизированные заходы являются причиной двух третей аварий при заходе на посадку и самой посадке. Собственные данные CAA за 2024-2025 годы показывают, что «заход на посадку, продолжающийся в нестабильных условиях, в 80-100 раз чаще приводит к последующему неблагоприятному событию». К распространённым неблагоприятным событиям относятся жёсткие или грубые посадки и удары хвостовой частью о ВПП. Нестабилизированные заходы часто называются причинными или сопутствующими



факторами выкатываний за пределы ВПП, что делает их глобальной проблемой безопасности.

Для пилотов предупреждение о безопасности предельно ясно: «В случае несоблюдения установленных критериев устойчивости, уход на второй круг является нормальным и ожидаемым результатом». САА старается не подрывать авторитет капитана: «Командир воздушного судна сохраняет за собой окончательное право принятия решений о безопасном выполнении полёта и может в определённых обстоятельствах принять решение, что продолжение полёта до посадки является более безопасным вариантом действий, чем уход на второй круг». Однако, согласно уведомлению, «операторы должны обеспечить правильное понимание этого права всеми членами лётного экипажа».

Согласно регулирующим органам, обоснование продолжения нестабилизированного захода должно быть подкреплено «конкретной, идентифицируемой опасностью, которая делает уход на второй круг более рискованным в данном случае». Примерами могут служить состояние систем самолёта, ограничение характеристик или относительное положение других самолётов вне нормальных траекторий полёта.

К неприемлемым причинам для продолжения нестабилизированного захода относятся: неуверенность в выполнении ухода на второй круг (неуверенность в манёвре), коммерческое или временное давление, а также восприятие ухода на второй круг как нештатной или нежелательной ситуации. Полёты в загруженном воздушном пространстве – распространенная причина, по которой пилоты

продолжают нестабилизированный заход на посадку. По данным САА, это неприемлемое оправдание, поскольку процедуры управления воздушным движением предусматривают уход на второй круг.

По мнению регулирующих органов, следует «чётко указать в стандартных операционных процедурах, что стабильность не является разовой проверкой на заходе на посадку». Такой подход требует непрерывного мониторинга стабильности на всём заходе до посадки.

В уведомлении САА указывается, что нестабилизированные заходы продолжают оставаться серьёз-

ной проблемой, влияющей на безопасность полётов. Увеличение числа таких инцидентов было названо «тревожной тенденцией» и это проблема существует уже несколько десятилетий. Данные FAA ASIAS исторически показывают несоблюдение требований по уходу на второй круг при нестабилизированных заходах. Тот факт, что только 3-5% нестабилизированных заходов на посадку приводят к уходу на второй круг – то есть 95-97% продолжают посадку – является проблематичным.

В уведомлении САА о безопасности подчёркивается, что уход на второй круг является нормальным и ожидаемым результатом нестабилизированного захода на посадку.



Самолёт недели

Оператор/владелец: *Dexter Air Taxi*

Тип: *Embraer Legacy 600*

Год выпуска: **2008 г.**

Место съемки: *сентябрь 2026 года, Moscow Sheremetyevo – UUEE, Russia*



Фото: Дмитрий Петрович