



Согласно последним данным Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), в первом полугодии текущего года наблюдался рост поставок бизнес-джетов на 8% по сравнению с тем же периодом прошлого года. В сегменте турбовинтовых самолётов этот рост составил более 26%, в то время как поставки вертолётов с газотурбинными двигателями увеличились на 3,3%. Общая стоимость самолётов, поставленных за первые шесть месяцев, выросла на 15,5% и достигла \$14,3 млрд. Все подробности вы найдёте в этом выпуске.

По данным квартального отчёта авиаброкера Jet Match, для пяти ведущих моделей ультрадальних бизнес-джетов — Gulfstream G600, G650/G650ER, Bombardier Global 6000 и 7500 — продавцы практически перестали указывать цены. Вместо этого в объявлениях появляется пометка «Предлагайте свою цену». Отчёт отмечает, что эта тенденция распространяется и на другие категории воздушных судов. Jet Match считает, что такой подход искажает данные о ценах. Если судить только по объявлениям, то цены на все бизнес-джеты, включая ультрадальние, снизились примерно на 30% в годовом выражении. Однако при анализе конкретных моделей, где ещё есть сопоставимые предложения, цены, как правило, выросли. Например, цены на G650 выросли на 20% из-за ограниченного предложения, на Falcon 7X — на 10% и на Global Express — на 6%.

Согласно последним отчёту TRAQPak, предоставленным Argus International, в августе мировая активность деловой авиации увеличилась на 0,6% по сравнению с прошлым годом, но по сравнению с июлем 2026 года наблюдался спад на 6%. В Северной Америке динамика была разнонаправленной, но регион всё же показал рост на 0,3%. В Европе активность второй месяц подряд снижается: в августе она сократилась на 1%. Аналитики TRAQPak прогнозируют, что в сентябре 2026 года общая активность в Северной Америке снизится на 0,1% по сравнению с тем же месяцем прошлого года. В Европе ожидается снижение на 0,4%.



На Ближнем Востоке зафиксирован редкий недельный прирост

WINGX: наиболее заметной региональной тенденцией на прошлой неделе стал рост на Ближнем Востоке на 5,1% в годовом исчислении, что стало лишь вторым недельным приростом с начала конфликта в этом году, хотя с начала года наблюдается значительное снижение

стр. 22



GAMA: рост поставок бизнес-джетов, турбовинтовых самолётов и вертолётов

Согласно последнему отчёту GAMA, поставки бизнес-джетов в первом полугодии выросли на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. В сегменте турбовинтовых самолётов рост превысил 26%, а поставки вертолётов с газотурбинными двигателями увеличились на 3,3%

стр. 25



Трамп угрожает запретить продажи частных самолётов Bombardier в США

Президент Дональд Дж. Трамп пригрозил запретить канадскому производителю Bombardier продавать свою продукцию в США. Восемь из 11 крупнейших американских операторов используют в своих парках самолёты Bombardier. Сообщение было опубликовано в социальной сети Truth Social

стр. 27



Африканская бизнес-авиация стремится к расширению возможностей на рынке

Рынок бизнес-авиации Африки растёт благодаря экономическому подъёму, росту притока инвестиций и расширению среднего класса. Однако, по мнению AfBAA, перспективы отрасли могли бы быть ещё более блестящими, если бы удалось добиться большего прогресса в устранении барьеров

стр. 28

Цены на авиатопливо в США продолжают расти

Согласно последнему отчёту компании iFlightPlanner, в прошлом месяце в США продолжился рост цен на авиационное топливо. Средняя стоимость топлива Jet-A при полном обслуживании составила \$7,97 за галлон, увеличившись на 17 центов по сравнению с предыдущим месяцем.

Если рассматривать только 48 смежных штатов, средняя цена на реактивное топливо при полном обслуживании составила \$7,90 за галлон (рост на 18 центов по сравнению с июлем). Наиболее значительный скачок цен был зафиксирован в центральном регионе (+25 центов за месяц), тогда как самый высокий средний показатель – \$8,19 за галлон – наблюдался в Новой Англии.

В компании отметили, что цены на топливо оставались высокими на протяжении последних шести

месяцев: стоимость Jet-A при полном обслуживании выросла с \$7,64 в марте до пикового среднего значения \$8,07 в мае.

В прошлом месяце также выросли цены на авиабензин: стоимость топлива 100LL при полном обслуживании увеличилась в среднем на 3 цента (до \$7,54 за галлон), установив новый максимум за полгода, а цена при самостоятельной заправке выросла на 38 центов (до \$6,84). По данным iFlightPlanner, самостоятельная заправка по-прежнему позволяет сэкономить 9% по сравнению с полным обслуживанием, однако этот разрыв сократился (в июле он составлял 14%).

Отчёт основан на данных о ценах, полученных от более чем 3000 операторов наземного обслуживания (FBO) и поставщиков топлива по всей стране.



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



Jet Match: для ультрадальних бизнес-джетов перестали указывать цены продажи

Согласно последнему квартальному отчёту авиаброкера Jet Match, для пяти ведущих моделей бизнес-джетов ультрабольшой дальности на вторичном рынке — Gulfstream G600, G650/G650ER, а также Bombardier Global 6000 и 7500 — практически перестали публиковать цены. Вместо этого продавцы указывают в объявлениях пометку «Предлагайте свою цену». По данным отчёта, эта практика распространяется и на другие категории воздушных судов.



По мнению Jet Match, такая тенденция искажает данные об опубликованных ценах. Если судить исключительно по цифрам в объявлениях, то запрашиваемые цены на все бизнес-джеты (включая сегмент ультрабольшой дальности) снизились примерно на 30% в годовом исчислении. Однако при анализе конкретных моделей — там, где ещё сохранились сопоставимые предложения, цены в основном выросли. Jet Match отмечает рост запрашиваемых цен на G650 на 20% (на фоне ограниченного предложения), на Falcon 7X — на 10%, а на Global Express — на 6%.

Изменение ценовой динамики совпало с рекордной активностью на вторичном рынке. Во втором квартале Jet Match зафиксировал 84 сделки с ультрадальними самолётами — это лучший результат за квартал с момента начала ведения отчётности в 2024 году. Показатель вырос на 44,8% по сравнению с прошлым годом, тогда как количество выставленных на продажу джетов этого класса сократилось на 30,9% (до 114 единиц). Текущий запас предложения (в месяцах) для бизнес-джетов ультрабольшой дальности составляет 4,1, тогда как в период с 2016 по 2019 год этот показатель в среднем равнялся примерно 12 месяцам.

Время экспозиции для всех бизнес-джетов увеличилось на 20,4% по сравнению с прошлым годом и достигло 378 дней — это самый высокий показатель с третьего квартала 2022 года. Jet Match объясняет это растущим разрывом между самолётами, которые продаются быстро и по адекватной цене, и устаревшими предложениями, которые подолгу остаются невостребованными.

A close-up, high-contrast photograph of a polished aircraft engine nacelle, showing the circular intake and the surrounding structure. The surface is highly reflective, with bright highlights and dark shadows, emphasizing its metallic texture and the precision of its design.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Sino Jet приобретает второй G700

Китайская чартерная компания Sino Jet расширила свой флот почти до 50 самолётов, добавив второй Gulfstream G700. Гонконгский оператор заявил, что более 95% его флота теперь составляют крупноразмерные бизнес-джеты.

Первый G700 поступил в эксплуатацию в Sino Jet в мае, обладая достаточной дальностью полёта для беспосадочных рейсов из Пекина в Нью-Йорк. Sino Jet, входящая в группу Hualong Aviation, также эксплуатирует такие типы, как Bombardier Global 7500, Dassault Falcon 7X и 8X, Airbus ACJ и Boeing BBJ.

В августе компания Sino Jet запустила, как она заявила, первую в Китае услугу по обеспечению соответствия требованиям к экологически чистому авиационному топливу для иностранных деловых

самолётов в Пекинском международном аэропорту (ZBAA). Благодаря партнёрству с China National Aviation Fuel, компания теперь делает SAF доступным для других операторов на рынке, который до сих пор был доступен только регулярным пассажирским и грузовым авиакомпаниям.

Также недавно Sino Jet представила бренд новой дочерней компании EFly, которая, по её словам, сосредоточится на развивающейся в Китае низко-высотной экономике, включая eVTOL. О создании этого предприятия было объявлено на выставке International Low-Altitude Economy Expo 2026 года в Шанхае, где Sino Jet заявила о распространении стандартов безопасности IS-BAO Stage III на новый авиационный сектор. В декабре группа подтвердила планы по приобретению до 150 eVTOL AE200, разрабатываемых китайским стартапом Aerofugia.





Jetport
Interiors

Решения,
создающие
стиль

jetport-interiors.tech

Операторы самолётов Hawker получили доступ к связи Starlink

Textron Aviation объявила о том, что высокоскоростной интернет Starlink стал доступен для самолётов серий Hawker 700, 800 и 900. Это стало возможным после того, как Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) выдало компании AeroMech дополнительный сертификат типа (STC).

Сертификат STC предусматривает установку комплекта Starlink Aviation Performance Kit. Он использует передовую группировку низкоорбитальных спутников (LEO) Starlink, что обеспечивает клиентам надёжную связь на протяжении всего полёта, как над сушей и водными пространствами, так и в отдалённых районах, где традиционные системы бортового Wi-Fi зачастую не работают.

Брэд Уайт, старший вице-президент по поддержке клиентов, отметил: «Операторы Hawker продолжают обращаться к Textron Aviation за решениями по долгосрочному обслуживанию и модернизации, которые гарантируют поддержание эксплуатационной готовности их воздушных судов в современных условиях. Прислушиваясь к пожеланиям клиентов и расширяя доступность системы Starlink, мы подтверждаем нашу приверженность поддержке парка самолётов Hawker».

Операторы самолётов серий Hawker 700, 800 и 900 теперь могут записаться на установку комплекта Starlink Aviation Performance Kit в сервисных центрах Textron Aviation в Северной Америке, а также в ряде зарубежных сервисных центров.



АЭРОПРАКТИКА

**Правильный
подход
к безопасности
полетов**

Инспектируем.
Консультируем.
Обучаем

FAA размышляет о судьбе аэродрома на острове Мидуэй

Федеральное управление гражданской авиации (FAA) продлило до 22 сентября срок приёма комментариев от представителей авиационной отрасли, федеральных органов власти, а также штатов и местных сообществ относительно важности аэропорта атолла Мидуэй/Хендерсон-Филд (PMDY) для транстихоокеанских рейсов.

Остров Мидуэй наиболее известен тем, что, по мнению историков, стал поворотным моментом на Тихоокеанском театре военных действий во время Второй мировой войны, когда в 1942 году ВМС США одержали крупную тактическую победу против императорского флота Японии. Остров оставался под контролем ВМС США до середины 1990-х годов, когда он был объявлен национальным заповедником дикой природы и передан в ведение Службы охраны рыбных ресурсов и дикой природы США.

Инфраструктура этого отдалённого острова включает в себя взлетно-посадочную полосу ETOPS

(extended-range twin-engine operations performance standards – стандарты выполнения полётов двухдвигательных самолётов на малоориентированной местности) – аварийную посадочную полосу для самолётов, следующих транзитом через Тихий океан. PMDY уникален тем, что является аэропортом, работающим по правилам Part 139, который принадлежит и управляется департаментом правительства США, не является аэропортом совместного использования и удовлетворяет потребности глобальной авиационной системы.

По данным FAA, инфраструктура аэропорта PMDY приходит в упадок и потребует значительных финансовых инвестиций и реконструкции в течение следующих трёх-пяти лет для поддержания его эксплуатационной готовности и соответствия требованиям сертификации аэропортов и требованиям ETOPS. В связи с этим FAA пытается оценить потенциальные последствия, если аэропорт PMDY перестанет быть доступным в качестве запасного аэропорта ETOPS.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Япония заказала спасательный H160

Японское агентство по борьбе с пожарами и стихийными бедствиями (FDMA) заказало вертолёт Airbus H160 для расширения своего авиапарка. Вертолёт будет базироваться в префектуре Кумамото (регион Кюсю на юго-западе страны), но его планируется задействовать по всей Японии для повышения эффективности реагирования на чрезвычайные ситуации национального масштаба. В настоящее время в Японии эксплуатируются четыре H160, выполняющие различные задачи.

По заявлению Airbus, основной задачей нового вертолёта станет «оперативная воздушная разведка и сбор визуальной информации в режиме реального времени во время крупных стихийных бедствий». Для выполнения этой задачи H160 будет оснащён технологией передачи данных Helisat, позволяющей «полностью обходить поврежденную наземную инфраструктуру и обеспечивать руководителей спасательных операций непрерывной информацией с места событий в режиме реального времени». Airbus также разрабатывает специальное шасси для посадки на снег, чтобы расширить возможности эксплуатации H160 в суровых зимних условиях Японии.

Хотя FDMA впервые выбрало модель H160, агентство эксплуатирует вертолёты Airbus с 2001 года, когда для выполнения задач по ликвидации последствий стихийных бедствий была введена в строй модель AS365N3. В Airbus отмечают, что внедрение H160 обеспечит «превосходные показатели дальности полёта, безопасности и эксплуатационных возможностей».

Авиапарк AirSprint, доступный для долевого владения, достиг 45 самолётов

Канадская компания AirSprint, предоставляющая услуги долевого владения, увеличила свой парк до 45 воздушных судов. Это знаковое событие отражает устойчивый рост спроса на частную авиацию и подтверждает стремление AirSprint обеспечивать исключительный уровень сервиса, надёжности и гибкости для своего растущего сообщества, насчитывающего более 600 совладельцев, сообщает пресс-служба компании.

Расширение парка включает в себя пополнение ещё одним бизнес-джетом Embraer (уже восемнадцатым по счёту), что увеличивает операционные возможности компании и позволяет AirSprint эффективнее обслуживать совладельцев по всей стране. Рост парка открывает перед владельцами новые возможности для путешествий, повышает доступ-

ность самолётов и делает опыт владения ещё более качественным.

Появление ещё одного самолёта Embraer также укрепляет систему операционной поддержки всего парка. Наличие нескольких воздушных судов одного типа позволяет AirSprint эффективнее планировать техническое обслуживание и реагировать на непредвиденные операционные задачи, обеспечивая при этом бесперебойную организацию полётов для совладельцев.

Компания AirSprint Private Aviation располагает крупнейшим в Канаде парком долевого владения. В него входят модели Embraer Praetor 500 и 600, Embraer Legacy 450 и 500, а также Cessna Citation CJ3+ и Cessna Citation CJ2+.



Ростех представил арктический Ми-38

Холдинг «Вертолёты России» Госкорпорации Ростех впервые представил на XVI Международном салоне «Комплексная безопасность» в Казани арктический вертолёт Ми-38ПС. Воздушное судно создано для эксплуатации на Северном морском пути и обладает рекордной в своем классе дальностью полёта. Машина предназначена для перевозки людей, грузов, выполнения санитарных, поисково-спасательных и других задач.

Ми-38ПС изготовлен на Казанском вертолётном заводе с учётом требований МЧС России. Максимальная дальность полёта с дополнительными баками превышает 1500 км, является рекордной среди российских вертолётов. Это позволит министерству проводить операции на максимально возможном удалении от места базирования техники. Машина способна перевозить до 5 тонн груза или брать до 40 человек на борт. Безопасность полётов в сложных метеоусловиях обеспечивают современные системы навигации и аварийного спасения.

Стартовая партия Ми-38ПС была поставлена МЧС России в 2025 году, ещё несколько машин будет передано до конца 2026 года. Они пополнят воздушный парк Красноярского комплексного и Хабаровского авиационно-спасательного центров. Вертолёты предназначены для защиты населения, территорий и критически важных объектов от угроз чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также для обеспечения безопасности Северного морского пути.

SpaceX удвоила стоимость тарифа с неограниченным доступом по всему миру

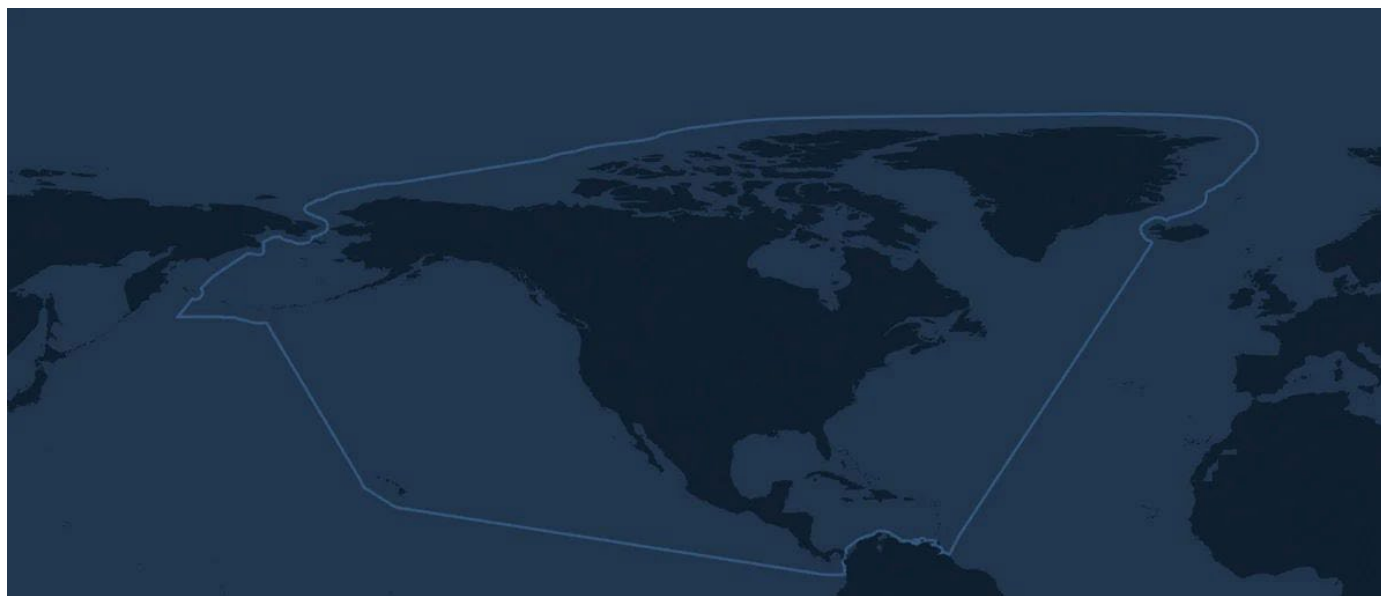
После того как SpaceX удвоила стоимость услуг Starlink и ввела новые зоны регионального обслуживания, компания OpsGroup, предоставляющая оперативную информацию для авиационной отрасли, опубликовала карты этих новых регионов. SpaceX ввела новые тарифы и зоны 7 августа, добавив план Aviation Regional Unlimited стоимостью \$12500 в месяц и удвоив цену тарифа Aviation Global Unlimited до \$20000 в месяц.

Примерно в то же время, когда произошло повышение цен, SpaceX выпустила новую версию антенны с электронным сканированием, обеспечивающую удвоенную скорость загрузки данных – до 1 Гбит/с.

Сообщения пользователей также указывают на то, что при вылете воздушного судна за пределы ре-

гиона обслуживание полностью прекращается и не возобновляется автоматически после возвращения. По данным OpsGroup: «Вы можете менять регионы в течение месяца, но, если вы пересекаете границу, предоставление услуг прекращается, как только вы покидаете выбранный регион! Система не переключит вас автоматически на тариф Global Unlimited – для возобновления работы потребуется связаться со Starlink и изменить регион обслуживания».

В других сообщениях, появившихся на этой неделе, утверждается, что SpaceX больше не принимает к оплате кредитные карты при сумме платежа свыше \$10000, и для оплаты тарифов Regional Unlimited и Global Unlimited пользователи должны использовать систему ACH или банковские переводы.



Beyond Aero и французские аэропорты готовятся к полётам на водороде

Компания Beyond Aero расширяет деятельность по формированию рынка для своего водородно-электрического бизнес-джета, налаживая партнёрские отношения с аэропортами на юге Франции. Базирующийся в Тулузе стартап и оператор Aéroports de la Côte d'Azur объявили о совместной разработке объектов для заправки газообразным водородом в аэропортах, которые, по их мнению, первыми внедрят эту технологию в популярных центрах частной авиации на средиземноморском побережье Франции.

Компании прорабатывают варианты заправки, включая создание инфраструктуры для хранения

и распределения топлива, в аэропортах Ницца – Лазурный Берег (LFMN), Канн – Манделье (LFMD) и Гольф-де-Сен-Тропе (LFTZ). Рассматриваются планы по установке стационарной заправочной колонки на специальной стоянке для водородных воздушных судов, а также использование мобильного заправщика.

«Готовность инфраструктуры должна идти в ногу с разработкой воздушных судов», – заявила на пресс-конференции в Ницце соучредитель и генеральный директор Beyond Aero Элоа Гийотен (Eloa Guillotin). «Совместно с Aéroports de la Côte d'Azur мы работаем над практическими сценариями, адаптирован-

ными к трафику деловой авиации и основанными на доступных технологиях. Такой поэтапный подход необходим для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации, когда первые самолёты начнут выполнять полёты».

По словам партнёров, водород может производиться в непосредственной близости от аэропортов и доставляться на территорию в специальных автоцистернах-контейнерах к заправочной станции. Они отмечают, что локализация производства топлива позволит использовать его и для других местных нужд в рамках региональной водородной экосистемы.

Все три аэропорта Лазурного Берега принимают значительные объёмы рейсов деловой авиации. Как сообщает Beyond Aero, аэропорт Канн – Манделье, вероятно, первым получит оборудование для заправки водородом.

В марте компания Beyond Aero завершила предварительный этап проектирования восьмиместной модели BYA-1 и в настоящее время работает над получением сертификата типа в соответствии с нормами EASA CS-25, планируя начать поставки в начале 2030-х годов. Компания отказалась от сертификации по нормам CS-23 в пользу CS-25, чтобы получить возможность увеличить максимальную взлётную массу до 9,6 тонны. Основная причина такого решения – стремление обеспечить эксплуатантам лучшие лётные характеристики в случае отказа одного из двигателей.

Еще одним важным изменением, о котором было объявлено в то время, стал переход от двигателей



с вентилятором в канале (ducted fan) к паре толкающих винтовентиляторных двигателей, установленных в хвостовой части фюзеляжа. По словам главного инженера Beyond Aero Луиса Оливейры, решение изменить архитектуру силовой установки (работающей на водородных топливных элементах) было продиктовано пониманием того, что сертификация варианта с вентилятором в канале потребовала бы больше времени и затрат, хотя компания и полагает, что эта технология может найти применение в будущих моделях самолётов.

Гийотен отметила, что экологически чистый самолёт может привлечь более молодых клиентов, которых сейчас отпугивает от частной авиации экологический аспект. В то же время компания делает упор и на снижении эксплуатационных расходов, полагая, что ВУА-1 будет как минимум столь же экономичным в эксплуатации, как популярные турбовинтовые самолёты Pilatus PC-12 и Beechcraft King Air.

«Мы решили выйти на этот рынок, поскольку видим острую необходимость [в снижении выбросов углекислого газа] и знаем, что деловая авиация готова финансировать инновации – как это уже было в прошлом с такими нововведениями, как винглеты», – заявила она. По её мнению, отрасль испытывает давление не только из-за экологических сборов (например, спорного «налога солидарности» во Франции), но и из-за роста цен на авиационное топливо, наблюдаемого с начала конфликта с Ираном.

В Beyond Aero полагают, что около половины продаж придется на долю компаний, занимающихся

чартерными перевозками и управлением парком воздушных судов, а остальная часть распределится между частными лицами и корпоративными лётными подразделениями. Что касается Европы, то, по словам Гийотен, такие центры деловой авиации, как Лондон, Париж и Женева, идеально подходят для эксплуатации ВУА-1, имеющего дальность полёта 800 морских миль (с шестью пассажирами на борту) и крейсерскую скорость 300 узлов. По словам Гийотена, вопрос о том, кто будет оплачивать необходимую инфраструктуру для заправки водородом, будет решаться по-разному в зависимости

от бизнес-модели конкретного аэропорта. На борту самолёта водород планируется хранить в баках, размещенных в законцовках крыла.

В настоящее время команда инженеров Beyond Aero, насчитывающая 80 человек, ведёт работу по подготовке к этапу критического анализа проекта (CDR) и первому полёту полномасштабного прототипа. Компания не раскрывает планируемые сроки достижения этих этапов, однако намерена провести дополнительные раунды финансирования для вывода модели ВУА-1 на рынок.



Вертолёты играют ключевую роль в спасательных операциях после наводнения в Гималаях

Вертолёты играют важнейшую роль в продолжающихся спасательных работах после разрушительных наводнений в Непале. В течение последних нескольких недель военные и частные операторы совершают непрерывные вылеты в 30-мильной зоне, где наводнения и оползни унесли жизни более тысячи человек, а ещё тысячи числятся пропавшими без вести.

В настоящее время армия Непала может задействовать лишь один из четырёх своих тяжёлых вертолётов Ми-17, а также четыре лёгкие машины,

включая Airbus AS350B3 и Bell 206. Частные операторы направили более 20 вертолётов Airbus H125 для участия в спасательных операциях наряду с военными.

«Преимущество H125 в соотношении мощности к массе и способность садиться на крошечные площадки в Гималаях делают этот вертолёт незаменимым для логистики и эвакуации», - сообщил Пхурба Гьялцен Шерпа, директор компании Heli Everest и президент Непальской ассоциации альпинизма. Более 10 частных вертолётов находятся в режиме

ожидания в международном аэропорту Трибхуван (Катманду, VNKT), а парк Heli Everest насчитывает четыре машины H125, добавил он.

Поскольку многие вертолётные площадки были размыты наводнением, пилотам приходится садиться на удалении, на вязкий речной ил, доставляя людей и грузы весом 450 кг. В узких долинах одновременно работают пять-шесть воздушных судов в условиях высокой плотности движения на ограниченных участках.

«Пилоты зависают в воздухе, ожидая разрешения на посадку, пока наземные группы обозначают безопасные места с помощью импровизированных сигналов», - пояснил Шерпа. «Строгая радиодисциплина необходима для координации заходов на посадку, соблюдения безопасных интервалов с учётом воздушных потоков от несущих винтов и предотвращения потери видимости из-за поднятой пыли (эффект brownout). Высокая интенсивность движения превращает каждую посадку в серьёзное испытание на слаженность действий экипажа».

Частный вертолётный парк Непала, насчитывающий около 40 машин, не сертифицирован для выполнения операций с использованием лебедки. «Для выполнения работ с использованием лебедки требуются подготовленные экипажи и специально оборудованные воздушные суда. Поэтому, хотя военные вертолёты применяют бортовые лебедки, большинство гражданских операторов предпочитают зависание на малой высоте и посадку на полях для посадки и высадки людей», - отмети-



ла капитан Маюри Дешмукх из компании HeliGo Charters.

Другой оператор, Simrik Air, укрепил свои возможности по выполнению работ на внешней подвеске и отработал соответствующие методики благодаря многолетнему сотрудничеству со швейцарской компанией Air Zermatt. «Мы выполняем операции с грузом на внешней подвеске. На ней можно транспортировать более тяжёлые грузы, чем внутри кабины, поскольку вертолёт несет их снаружи, не ограничиваясь объёмом грузовой кабины», - сообщил генеральный директор компании Муралидхар Джоши.

По словам Джоши, компания Simrik Air недавно доставила специалиста-спасателя к туннелю гидроэлектростанции. «Нам пришлось удерживать вертолёт в режиме частичного зависания с опорой на грунт (используя тягу двигателей для компенсации веса) и сохранять визуальный контакт с местом работ в течение пяти часов», - пояснил он. «Специалист углубился в туннель на 200 метров, где слой ила достигал почти двух метров. Нам пришлось эвакуировать его, а позже отправить другую группу со специальным оборудованием. Операция продолжается».

В высокогорных районах на высоте более 4500 метров разреженный воздух ограничивает грузоподъёмность, поэтому Управление гражданской авиации Непала обычно ограничивает число пассажиров до четырёх и требует наличия двух пилотов (правила, действовавшие в сезон муссонов, были временно смягчены на период кризиса). «К сожалению, внезапный туман, дождь и ветер

в Гималаях привели к приостановке полётов всех воздушных судов в первый же день, из-за чего были упущены критически важные «золотые часы», - сказал Шерпа.

Поскольку зона наводнения распространилась более чем на три мили вверх по течению на китайской стороне, за первые пять дней было выполнено всего по два вылета четырьмя вертолётами Harbin Z-20 из состава военного командования Тибетского военного округа Китая. Их действия поддерживались двумя беспилотными летательными аппаратами Wing Loong и более мелкими дронами,

задействованными для картографирования и поисковых операций.

Китайская методика спасательных работ при сходе селевых потоков делает упор на наземные землеройные работы, а не на эвакуацию по воздуху. По состоянию на 7 сентября было извлечено 43 тела погибших (для сравнения: в Непале – 1355). Вертолёт Z-20, рассчитанный на эксплуатацию на высотах до 13000 футов, является важной частью парка винтокрылых машин правительства КНР. В распоряжении ведомств находится до 205 таких вертолётов.



Беспилотный Robinson R44 Airtruck продемонстрировал возможности по доставке грузов

На прошлой неделе беспилотный грузовой вертолёт с дистанционным управлением Robinson R44 Airtruck выполнил серию демонстрационных полётов в региональном аэропорту Акадиана (KARA) в Нью-Иберии, штат Луизиана. Полёты проводились компанией Aviation Academy of Louisiana (AAL), официальным дилером и сервисным центром Robinson, при участии представителей PHI Aviation, а также приглашённых специалистов отрасли, государственных чиновников и наблюдателей.

В течение двух дней аппарат демонстрировал готовность к выполнению задач по обслуживанию морских объектов, включая погрузку и разгрузку, посадку на приподнятую площадку, точное позиционирование и интеграцию в воздушное пространство. При этом выполнялись многократные заходы на посадку на платформу, имитирующую палубу морского объекта.

Вертолёт эксплуатировался силами экипажа из двух человек: внешнего пилота (командира) и специалиста наземной поддержки, что продемонстрировало эффективность организации рабочих процессов при использовании данной системы.

Модель R44 Airtruck создана на базе планера вертолёта Robinson R44 и адаптирована для полётов с дистанционным управлением с использованием системы RPX от компании Rotor Technologies. Аппарат способен перевозить полезную нагрузку массой до 450 кг и имеет внутренний грузовой объём более 1,7м³, крейсерская скорость превышает 185 км/ч, а рабочий потолок достигает 4270 м.

Луизиана на протяжении многих поколений обеспечивает потребности морской энергетической отрасли. Задачи, необходимые для поддержания работы платформ, такие как доставка снабжения, перевозка персонала и палубные работы, отлича-

ются не только сложностью, но и сопряжены с суровыми погодными условиями и высокими рисками. Беспилотный летательный аппарат, подобный R44 Airtruck, способный садиться на палубу, перевозить реальные грузы и обслуживаться в полевых условиях, предлагает операторам более эффективный способ транспортировки грузов. Проведённые на прошлой неделе испытательные полёты позволили местным операторам лично убедиться в том, что использование аппаратов с дистанционным управлением повышает уровень безопасности, перенося риски, связанные с наиболее опасными этапами миссии, с людей на технику.

Эта демонстрация отражает подход Robinson под названием «Era of Both», который предоставляет операторам возможность подбирать технологию, оптимально подходящую для конкретного типа задач. Поскольку R44 Airtruck создан на базе проверенной и сертифицированной конструкции планера, его эксплуатация обеспечивается теми же специалистами, запчастями и регламентами, что и обслуживание пилотируемых вертолётов Robinson.

Деятельность AAL в аэропорту KARA является частью вертикально интегрированного бизнеса, который также включает в себя лётную подготовку (по стандартам Part 141 и Part 61), станцию техобслуживания (Part 145), полёты по правилам Part 91, управление эксплуатацией реактивных самолётов и организацию воздушных экскурсий. Пилотируемый парк вертолётов Robinson и модель Airtruck обслуживаются с использованием одной и той же инфраструктуры.



Ближний Восток и Африка стимулируют рост чартерных перевозок Comlux

Comlux Aviation включила в свой парк под управлением второй самолёт Bombardier Global 8000 и ожидает, что в ноябре к нему присоединится третий лайнер этой модели. Швейцарская группа, уже эксплуатирующая 25 воздушных судов, принадлежащих частным владельцам, также готовится к получению до конца года Global 6500.

Несмотря на продолжающийся военный конфликт на Ближнем Востоке, генеральный директор Comlux Aviation Андреа Занетто сообщил, что этот регион остаётся ключевым центром чартерных перевозок, где клиентам часто требуются более вместительные самолёты для перевозки больших групп пассажиров. Помимо самолётов семейства Bombardier Global, около половины парка компании составляют VIP-лайнеры Airbus и Boeing.

«Мы были обеспокоены, когда в марте увидели спад активности, но с тех пор наблюдаем высокий спрос на полёты в регион Ближнего Востока

и обратно», - отметил Занетто. В настоящее время Comlux располагает постоянной базой в международном аэропорту Дубай-Аль-Мактум (OMDW), включающей мощности для технического обслуживания и ремонта воздушных судов.

Ещё одним важным регионом для группы, обладающей несколькими сертификатами эксплуатанта, является Африка. Помимо частных клиентов, Comlux обслуживает правительства ряда стран этого региона, предоставляя самолёты тем, кто не имеет собственного авиапарка, но нуждается в выполнении дальнемагистральных рейсов с представительными официальными делегациями.

«Если вы планируете перелёты из таких регионов, как Ближний Восток и Африка, вам нужны операторы, для которых безопасность является первоочередным фактором при оценке и планировании поездки», - подчеркнул Занетто. «Также необходима надёжная страховая защита, и у нас налажены

прочные отношения со страховыми брокерами. А поскольку наши экипажи выполняют здесь рейсы ежедневно, они прекрасно осведомлены обо всех аспектах операционной деятельности, включая вопросы правового регулирования полётов».

На фоне конфликта в Персидском заливе, начавшегося в конце февраля, компания Comlux, как и другие чартерные операторы, ожидала не только резкого роста цен на авиатопливо, но и его серьёзного дефицита. Однако на практике Comlux не столкнулась ни с задержками, ни с необходимостью менять планы полётов из-за проблем с заправкой. Тем не менее, стоимость авиационного топлива (Jet-A) остаётся очень высокой, составляя в структуре эксплуатационных расходов большую долю, чем прежде. «Наша политика была ясна с самого начала: мы брали за основу базовую стоимость рейса и просто добавляли к ней цену топлива, актуальную на момент выполнения полёта, не взимая с клиента никаких дополнительных наценок или сборов», - пояснил Занетто. «Благодаря такому прозрачному подходу клиенты относились к ситуации с пониманием».

По его мнению, в секторе чартерных перевозок и управления воздушными судами возможна дальнейшая консолидация, поскольку у небольших игроков «пропадает интерес к этому бизнесу». Компания Comlux не стремится стать одним из крупнейших игроков рынка, однако полагает, что благодаря своим масштабам, чёткой рыночной ориентации и обширному опыту она имеет все предпосылки для дальнейшего роста, опираясь на успешные результаты летнего сезона в Северном полушарии.



Gogo видит растущий спрос на услуги связи в Африке

По словам специалистов компании Gogo, у клиентов африканской частной авиации растет потребность в высококачественной бортовой связи, и теперь удовлетворить этот спрос стало проще. Компания, в портфолио которой теперь входит линейка продуктов, ранее принадлежавшая Satcom Direct, отмечает рост числа запросов от операторов со всего континента.

«Мы наблюдаем изменения, которые оживили африканский рынок и повысили уровень комфорта для пассажиров», - рассказал изданию AIN Дэвид Фалберг, старший вице-президент Gogo по международным продажам. «Раньше речь шла в основном об установке систем связи на тяжёлых самолётах, таких как Challenger, а теперь к нам обращаются владельцы более компактных воздушных судов, например Pilatus PC-24 и Beechcraft King Air».

Как утверждают в Gogo, системы Galileo (использующие низкоорбитальные спутники – LEO) и Plane Simple (работающие через геостационарные спут-

ники – GEO в Ka- и Ku-диапазонах) предлагают новым клиентам доступные варианты подключения. «Особенно в случае с самолётами более ранних моделей мы помогаем клиентам подобрать оптимальный уровень инвестиций благодаря упрощённой процедуре установки и приемлемой цене», - отметил Фалберг.

Компания Gogo, являющаяся одним из учредителей Африканской ассоциации деловой авиации (AfBAA), теперь предлагает финансовые инструменты, позволяющие распределить расходы на оснащение самолётов системами связи на определённый период. «Это отличный вариант, особенно для небольших самолётов: стоимость оборудования становится более предсказуемой и фиксируется на три года, что исключает любые неожиданности», - пояснил Фалберг.

В целом, многие авиационные регуляторы в Африке признают стандарты FAA или EASA при установке систем спутниковой связи. По данным Фал-

берга, около 40% воздушных судов, базирующихся на континенте, зарегистрированы в странах, придерживающихся требований этих ведущих авиационных ведомств. Компания Gogo сотрудничает с рядом сертифицированных центров ТОиР на африканском континенте, например, с ExecuJet в Южной Африке, а также со специалистами в других регионах, такими как Inflight The Jet Centre в Великобритании. Компания готова работать и с другими местными подрядчиками, стремясь расширить сеть сертифицированных установщиков спутникового оборудования, способных выполнять монтаж систем в соответствии с требованиями дополнительных сертификатов типа (STC).

Одним из недавних проектов, реализованных совместно с нидерландской компанией Fokker Services Group, стало оснащение самолёта Fokker 70 (используемого для перевозки высших должностных лиц и эксплуатируемого BBC Кении) системой Gogo Galileo FDX. Ещё одним новым клиентом стал угандийский чартерный оператор Bar Aviation: на принадлежащем ему бизнес-джете Challenger была установлена система связи Plane Simple, работающая в Ku-диапазоне.

По словам Фалберга, спутниковая связь демонстрирует высокую эффективность на всей территории континента. Он считает, что для африканских операторов это более реалистичное решение, чем сети связи «воздух-земля» (ATG). Отчасти это обусловлено тем, что во многих странах действуют собственные нормы регулирования связи и распределения частотного спектра, из-за чего расширение деятельности за пределы национальных границ превратилось бы в крайне сложную задачу.



Vista House дебютирует в Азии на фоне ажиотажа вокруг Гран-При Сингапура Формулы-1

Vista, ведущая мировая группа компаний в сфере деловой авиации, впервые представит в Сингапуре свою фирменную концепцию гостеприимства Vista House, приветствуя членов программ VistaJet и XO в один из самых ожидаемых спортивных уикендов в Азии.

Созданный как уютный клубный дом, Vista House предлагает членам клуба и их гостям место, где можно расслабиться, пообщаться и насладиться гоночным уикендом в комфорте и непревзойдённой элегантности.

Сингапурская гонка откроется эксклюзивным мероприятием для членов клуба, на котором выступит посол бренда VistaJet Шарль Леклер. Приглашённые члены клуба и гости смогут провести уютный вечер в непринуждённой обстановке перед началом гоночного уик-энда.

Шарль Леклер делится: «При таком насыщенном международном гоночном календаре способ передвижения между гонками имеет огромное значение. Мой опыт полётов с VistaJet всегда был безупречным: конфиденциальность, стабильность и

внимание к деталям позволяют мне отдохнуть, подготовиться и прибыть готовым к выступлению».

В течение гоночного уикенда Vista House откроет свои двери для проведения вечеринок с прямыми трансляциями самых ожидаемых гонок. Гости смогут наблюдать за трассой из уединённого места с видом на трассу, а в течение вечера им будут предложены изысканные блюда и напитки.

Кристал Вонг, президент Vista House в Азиатско-Тихоокеанском регионе, заявляет: «Помимо того, что Vista House связывает наших участников с местами отдыха по всему миру, мы объединяем глобальное сообщество на основе общих увлечений и исключительных впечатлений. Мы рады впервые представить Vista House в Азии, в Сингапуре, создав площадку, где наши участники смогут общаться, праздновать и вместе пережить один из самых захватывающих спортивных уикендов в мире».

Сингапур остаётся одним из важнейших региональных узлов Vista, зафиксировав рост количества лётных часов на 51% в годовом исчислении и увеличение трафика на 58% в первом полугодии 2026 года. Город также неизменно входит в число лучших направлений в Азиатско-Тихоокеанском регионе за тот же период.

В этом году календарь Формулы-1 помещает Юго-Восточную Азию в центр событий: Гран-При Бахрейна Формулы-1 Gulf Air перенесён на международный автодром Сепанг в Малайзии на 2-4 октября — непосредственно перед Гран-При Сингапура — и, как ожидается, приведёт к ещё большему росту спроса на региональные поездки.



Аруба и Сан-Марино согласовали новую систему нормативного надзора

Реестр воздушных судов Арубы и Реестр воздушных судов Сан-Марино согласовали новую систему нормативного надзора за воздушными судами, зарегистрированными в Сан-Марино, но эксплуатируемыми в коммерческих целях на основании сертификата эксплуатанта (АОС), выданного Арубой. Соглашение, подписанное 7 сентября между Департаментом гражданской авиации Арубы (DCA-A) и Управлением гражданской авиации Сан-Марино (SM-CAA), определяет порядок координации функций надзора между двумя ведомствами: Сан-Марино выступает в качестве государства регистрации, а Аруба – в качестве государства эксплуатанта.

«Это укрепляет отношения между нашими юрисдикциями и одновременно создаёт чёткую правовую базу для владельцев и эксплуатантов воздушных судов, чья деятельность, в части регистрации и коммерческой эксплуатации, затрагивает как Сан-Марино, так и Арубу», - заявил Хорхе Колиндрес, исполнительный председатель и основатель Реестра воздушных судов Арубы. «Ценность этого решения заключается в тесном сотрудничестве двух авиационных ведомств, чётком разграничении обязанностей и общей приверженности принципам безопасности и эффективного надзора».

Согласно пресс-релизу, для нынешних и будущих владельцев и эксплуатантов воздушных судов эта система создает чёткую нормативную структуру, позволяющую соответствующим критериям воздушным судам сохранять регистрацию в Сан-Марино при осуществлении коммерческой эксплу-

атации на основании сертификата эксплуатанта (АОС), выданного Арубой.

Данная система распространяется непосредственно на воздушные суда, внесённые в реестр гражданских воздушных судов Сан-Марино и эксплуатируемые в коммерческих целях на основании сертификата эксплуатанта (АОС), выданного Арубой. Воздушные суда будут идентифицироваться по типу, регистрационному знаку и серийному номеру и вноситься в специальный перечень. Это создаёт формальную структуру, связывающую регистрацию в Сан-Марино с коммерческой эксплуатацией на основании сертификата эксплуатанта Арубы.

Соглашение, заключенное в соответствии со Статьей 83 Конвенции о международной гражданской авиации, не предусматривает передачи функций или обязанностей по надзору от одного ведомства другому. Документ определяет порядок взаимодействия SM-CAA и DCA-A при осуществлении ими своих надзорных полномочий.

«Международная практика владения воздушными судами всё чаще требует создания таких нормативных структур, которые учитывают реальные условия эксплуатации воздушных судов», - отметил Дэвид Колиндрес, президент Реестра воздушных судов Сан-Марино. «Это предоставляет владельцам и операторам, отвечающим установленным требованиям, чёткую структуру для совмещения регистрации в Сан-Марино с коммерческой эксплуатацией в рамках сертификата эксплуатанта

воздушного судна Арубы, обеспечивая при этом тесную координацию действий обоих органов гражданской авиации на протяжении всего периода эксплуатации воздушного судна».

Представители обоих органов будут встречаться ежегодно для обзора деятельности по надзору за безопасностью. Также будут созданы специальные координационные центры для поддержания регулярной связи между двумя органами.

Структура также предусматривает практические механизмы для сотрудничества в области регулирования. SM-CAA будет иметь доступ к соответствующей документации DCA-A, а DCA-A будет содействовать проведению выездных инспекций SM-CAA на Арубе.

Структура определяет, как два органа будут координировать свои действия по вопросам эксплуатации и лётной годности. Например, SM-CAA остаётся ответственным за выдачу и перевыдачу сертификатов лётной годности, в то время как DCA-A проверяет их действительность и обеспечивает соблюдение операторами соответствующих процедур для поддержания действия этих сертификатов.

Согласно пресс-релизу, в вопросах поддержания лётной годности обе организации выполняют взаимодополняющие задачи, охватывающие такие области, как программы технического обслуживания, процедуры контроля технического обслуживания, модификации и ремонт, а также обмен соответствующей информацией о лётной годности.

Honeywell тестирует магнитную навигацию без GPS

Компания Honeywell Aerospace и подразделение Defense Innovation Unit (DIU), занимающееся коммерческими технологиями в Пентагоне, завершили лётные испытания навигационной системы на основе квантовых датчиков. Как сообщило DIU 4 сентября, летающая лаборатория Embraer 170, управляемая экспериментальной навигационной системой, выполнила полёт над Тихим океаном без GPS длительностью 4 часа 23 минуты.

Самолёт, использовавший магнитную навигационную систему MagNav от DIU, совершил круговой полёт из аэродрома Эверетт-Пейн (КРАЕ) к северу от Сиэтла в залив Аляска. По данным DIU, система квантовых датчиков, работающая без использования спутников, обеспечила точность определения

местоположения на 89% выше, чем при использовании традиционной резервной навигации. Пилоты просматривали навигационный интерфейс на стандартных планшетах, а не через установленную в самолёте авионику – деталь, которую DIU приводит в качестве доказательства того, что операторы могут внедрить эту систему без масштабной модернизации кабины пилотов.

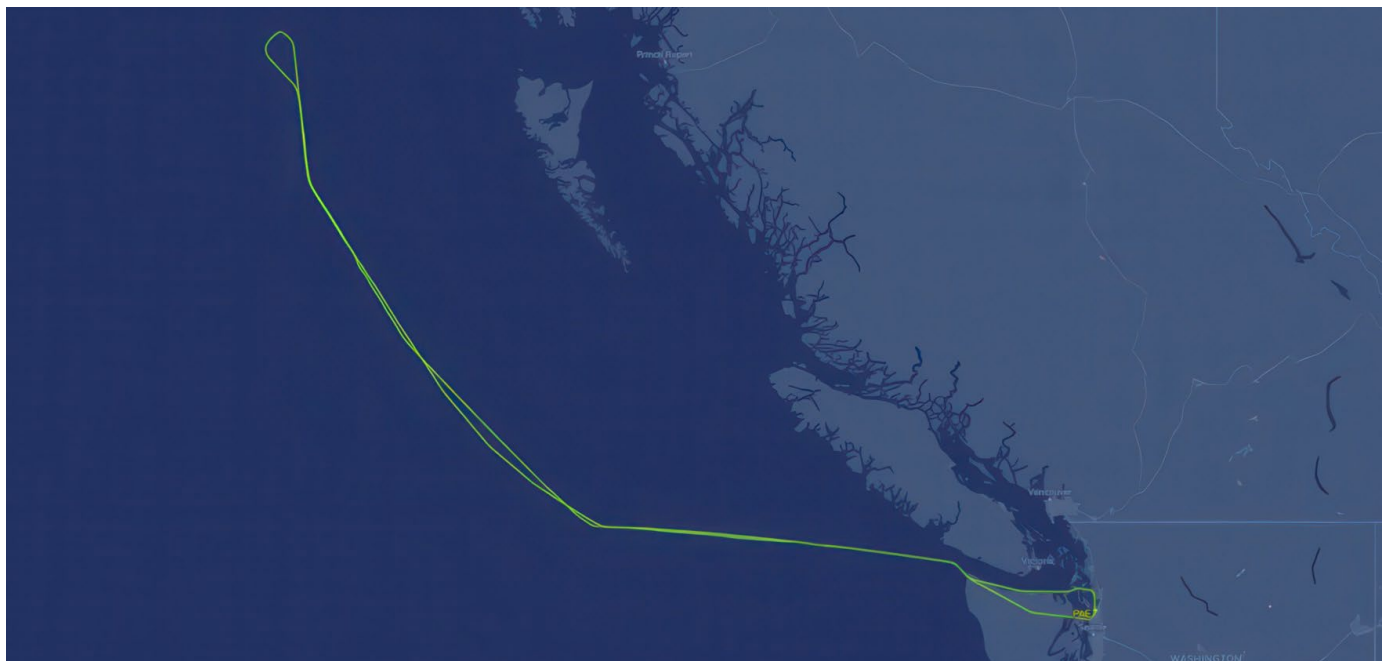
Магнитная навигация основана на квантовых магнитометрах, которые обнаруживают незначительные изменения магнитного поля Земли, вызванные составом земной коры, а затем сопоставляют эти показания с магнитной картой для точного определения местоположения самолёта. Поскольку опорный сигнал поступает с земли, а не от спут-

никовой группировки, DIU утверждает, что его невозможно заглушить или подделать.

«Это значительная победа для приоритетных направлений работы департамента в области квантового зондирования, демонстрирующая, что возможности MagNav больше не являются отдалённой исследовательской целью», – сказал Кайл Норман, заместитель директора портфеля Kill Web в DIU. «Мы перешли от поиска проблемы к конкурсу и созданию прототипа всего за несколько месяцев».

Весной 2024 года DIU запустила программу MagNav – первоначально под названием «Переход к квантовому зондированию» – и рассмотрела 72 предложения в рамках конкурса коммерческих решений, прежде чем выбрать компанию Honeywell Aerospace для создания прототипа. В июле 2025 года Honeywell объявила о получении двух контрактов, связанных с программой: один на разработку алгоритмов MagNav, а второй, с компанией Vector Atomic, на разработку квантовых инерциальных измерительных блоков.

Выступая на круглом столе AIN в августе, Бен Моор, директор по альтернативным навигационным продуктам компании Honeywell Aerospace, заявил, что квантовые магнитометры уже достаточно малы для установки на самолёты и доступны на коммерческой основе, в то время как квантовые инерциальные датчики остаются слишком большими для использования в воздухе. «Это не научная фантастика», – сказал Моор о магнитометрах. «Их можно купить сегодня. Они недешевы, но их можно заказать».



ARGUS: в августе позитивная динамика сохраняется

В соответствии с последним отчётом TRAQPak от Argus International, в августе активность деловой авиации в мире продемонстрировала рост на 0,6% в годовом исчислении, однако по сравнению с июлем 2026 года был зафиксирован спад на 6%. В Северной Америке наблюдалась разнонаправленная динамика, но региону всё же удалось показать рост на 0,3% в годовом исчислении. В Европе второй месяц подряд фиксируется снижение: активность сократилась на 1,0%. По оценкам аналитиков TRAQPak, в сентябре 2026 года общая активность в Северной Америке снизится на 0,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В Европе ожидается снижение на 0,4%.

Северная Америка

Анализ активности в Северной Америке в августе 2026 г. по сравнению с августом 2025 г. показывает, что трафик вырос на 0,3%. Во всех восьми месяцах 2026 года фиксировался рост по сравнению с аналогичными периодами прошлого года. Результаты по операционным категориям были неоднородными: сегмент долевого владения оставался драйвером отрасли, показав рост на 7,9% в годовом исчислении. Трафик Part 135 вырос на 0,1%, тогда как в полёты Part 91 снизились на 2,9% на фоне двузначного падения показателей средних и крупноразмерных джетов. Динамика по категориям воздушных судов также была разнонаправленной: рост наблюдался в сегменте лёгких джетов, а спад – у более крупных самолётов. Наибольший рост продемонстрировали турбовинтовые самолёты (+3,3% в годовом исчислении). За ними последовали лёгкие джеты (+2,9%), в то время как активность средних бизнес-джетов снизилась на 1,9%, а крупноразмерных – на 6,2%. Положительная динамика по итогам месяца была зафиксирована в семи из двенадцати отдельных сегментов. Самый значительный рост вновь отмечен у крупноразмерных самолётов в доленом владении – на 14,9% по сравнению с прошлым годом.

Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	4.6%	2.4%	-3.3%	3.3%
Small Cabin Jet	0.7%	1.5%	9.8%	2.9%
Mid Size Cabin Jet	-13.4%	-1.9%	7.3%	-1.9%
Large Cabin Jet	-13.1%	-3.9%	14.9%	-6.2%
Total	-2.9%	0.1%	7.9%	0.3%

Aug 2026 vs Aug 2025

В августе североамериканский трафик продемонстрировал ожидаемое снижение по сравнению с июлем (на 3,3%): в июле в среднем выполнялось на 326 рейсов в день больше. Результаты по категориям полётов оказались неоднородными: наибольшее снижение (на 4,9%) было зафиксировано в полётах Part 91. Активность Part 135 снизилась на 4,1%, тогда как долевого трафик вырос на 1,8%.

Европа

В Европе активность снижалась второй месяц подряд: в августе трафик снизился на 1% в годовом исчислении и на 13,1% по сравнению с июлем 2026 года, что обусловлено сезонным спадом полётов на континенте. Наиболее значительное снижение вновь было зафиксировано в сегменте крупноразмерных бизнес-джетов.

Acft Type	Aug 26 vs Aug 25	Aug 26 vs Jul 26
Turbo Prop	9.2%	-3.2%
Small Cabin Jet	-5.1%	-15.4%
Mid Size Cabin Jet	1.9%	-14.8%
Large Cabin Jet	-6.4%	-16.1%
Total	-1.0%	-13.1%

Африка, Азия, Австралия и Южная Америка

В остальных регионах мира трафик продемонстрировал уверенный рост. Общая активность выросла на внушительные 17,4% в годовом исчислении, чему способствовало увеличение полётов турбовинтовых самолётов на 27,6%. По сравнению с июлем активность выросла на 6,2%.

Acft Type	Aug 26 vs Aug 25	Aug 26 vs Jul 26
Turbo Prop	27.6%	9.1%
Small Cabin Jet	13.9%	6.9%
Mid Size Cabin Jet	6.2%	2.4%
Large Cabin Jet	6.9%	1.7%
Total	17.4%	6.2%

Vista: самым популярным летним направлением стала Ницца

Согласно данным Vista, Ницца (Лазурный берег, Франция) стала самым востребованным направлением для летних рейсов VistaJet. Летом спрос на полёты в Средиземноморье резко возрос, что совпало с увеличением числа бронирований в последний момент среди путешественников из Великобритании. В июле Ницца стала самым загруженным аэропортом в глобальной сети Vista: в среднем здесь выполнялось 12 рейсов в сутки, а в пиковые дни этот показатель достигал 29.

Средиземноморские направления заняли уверенные позиции в списке самых загруженных аэропортов Vista: в топ-10 вошли Ницца (1-е место), Ольбия (6-е), Ибица (7-е) и Афины (8-е).

При этом маршрут «Лондон – Ницца – Лондон» стал самым популярным у клиентов компании в летний сезон.

Данные, охватывающие пиковый период школьных каникул (с 25 июля по 7 сентября), также указывают на тенденцию к спонтанным путешествиям. Медианный срок бронирования рейсов с вылетом из Великобритании сократился с 18 до 10 дней. Для поездок на Средиземноморье этот показатель составил всего восемь дней, а для Франции – менее пяти. Также наблюдался значительный рост числа бронирований в последний момент: количество запросов на рейсы из Великобритании на Средиземноморье, сделанных менее чем за 72 часа до вылета, увеличилось на 54% по сравнению с прошлым годом.

В целом спрос на средиземноморские направления со стороны британских путешественников вырос

на 35% в годовом исчислении. Особого внимания заслуживает Франция: интерес к Ницце и Лазурному берегу вырос на 18% по сравнению с предыдущим годом.

По словам представителя Vista Global, эти данные свидетельствуют о расширении географии элитного отдыха в Средиземноморье, поскольку путешественники перемещаются между различными курортами и принимают решения о поездке незадолго до даты вылета. Согласно отдельным данным ХО, Европа также продолжает лидировать по спросу в летний период.

Согласно этим данным, Великобритания является ведущим направлением, за ней следуют Франция, Испания и Италия.

Остальные аэропорты из топ-10 самых загруженных для Vista в июле 2026 года:

- 2-е место: Нью-Йорк (Тетерборо), США
- 3-е место: Париж (Ле-Бурже), Франция
- 4-е место: Лондон (Фарнборо), Великобритания
- 5-е место: Лондон (Лутон), Великобритания
- 9-е место: Милан (Линате), Италия
- 10-е место: Женева, Швейцария



Flexjet открывает свой первый в Европе FBO в аэропорту Фарнборо

Flexjet официально открыла свой новый частный терминал в британском аэропорту Фарнборо – первый объект такого рода для компании в Европе. Строительство терминала площадью 2098 кв.м обошлось в \$34 млн. Он расположен в новом здании со стороны лётного поля, отдельно от основного терминала аэропорта.

По заявлению Flexjet, этот комплекс создаёт для клиентов атмосферу уюта и комфорта, напоминающую «второй дом», в отличие от традиционных услуг FBO или стандартных залов ожидания в аэропортах. Открытие нового объекта расширяет

сеть частных терминалов компании, которая уже насчитывает девять действующих или строящихся комплексов в США.

Кенн Риччи, председатель совета директоров Flexjet, проводивший церемонию открытия, отметил: «Это событие знаменует собой создание одного из самых значимых фирменных пространств класса люкс в сфере частной авиации и становится важной вехой в глобальной экспансии Flexjet. Для нас это самый масштабный инфраструктурный проект, реализованный на сегодняшний день, не считая нашей штаб-квартиры в Северной Аме-

рике. Полёт с Flexjet – это всегда исключительные впечатления: к услугам клиентов воздушные суда мирового класса, уникальные интерьеры ручной работы и сервис на борту уровня пятизвездочного отеля, задающие новые стандарты в отрасли. Однако этот великолепный комплекс наглядно демонстрирует, что владение самолётом через Flexjet – это нечто большее, чем просто комфорт на борту. Это стиль жизни, отличающийся исключительным удобством, лёгкостью доступа к перелётам и яркими впечатлениями в любой точке мира».

Комплекс оснащён 138 солнечными панелями, которые будут вырабатывать около 37848 кВт·ч электроэнергии в год. На территории комплекса расположены: лаунж-зона, воссоздающая в натуральную величину салон флагманского самолёта Flexjet Gulfstream G700, бар и зона отдыха для владельцев (Owners Bar & Lounge) в центре терминала, уникальная скульптура «Аеро» работы британо-канадского художника Дэвида Сприггса, помещения для частных встреч, выделенные зоны досмотра и паспортного контроля, обслуживаемые персоналом аэропорта Фарнборо, центр оперативного управления и европейская штаб-квартира операционных и вспомогательных служб Flexjet (на верхнем этаже), а также расширенная академия Red Label – учебный центр для бортпроводников Flexjet, работающий по принципу школы профессионального мастерства.

Помимо нового терминала, компания Flexjet недавно открыла в аэропорту Фарнборо новый ангар для технического обслуживания и ремонта площадью 3530 кв. м.



На Ближнем Востоке зафиксирован редкий недельный прирост

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 36-й неделе (31 августа – 6 сентября) глобальная активность бизнес-джетов сократилась на 3%, а с начала года рост составил 3,4% в годовом исчислении, и теперь соответствует тенденции для тех же дат в 2025 году по сравнению с 2024 годом.

В Северной Америке на прошлой неделе наблюдалось заметное снижение активности на 5,6%, хотя это, скорее всего, связано с тем, что в этом году выходные в честь Дня труда выпали на более позднее время, чем в прошлом, в то время как на Ближнем Востоке зафиксирован рост на 5,1% по сравнению с 36-й неделей 2025 года. Это всего лишь шестой случай недельного роста в этом году и второй случай недельного роста в годовом исчислении с момента начала конфликта между США, Израилем и Ираном на 9-й неделе.

С начала года глобальный рост трафика бизнес-джетов был обусловлен сегментом крупноразмерных бизнес-джетов, при этом наибольший годовой прирост показали суперсредние самолёты (+7,4%, 599696 вылетов) и ультрадальние (+6,9%, 302102 вылета). Лёгкие джеты остаются самыми популярными, их трафик составил 690862 рейса, что всего на 2,1% больше, чем в прошлом году. В то же время, в более традиционных сегментах бизнес-джетов, таких как суперлёгкий и начального уровня, наблюдается некоторое снижение по сравнению с прошлым годом.

	YOY			
	W36 '26 vs '25	August '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	(5.6%)	2.5%	4.7%	3.6%
Europe	5.2%	0.9%	1.1%	1.3%
South America	9.4%	(1.8%)	2.9%	4.6%
Asia	(7.4%)	(11.1%)	1.9%	3.1%
Middle East	5.1%	(5.8%)	(15.4%)	7.9%
Africa	29.3%	15.1%	4.8%	6.7%
Australasia & ANZ	(8.9%)	(8.2%)	(4.9%)	(0.6%)
Global	(3.0%)	1.4%	3.4%	3.4%

Динамика вылетов бизнес-джетов по всему миру с начала года

Анализ результатов по регионам

Северная Америка

Североамериканский рынок показал более низкие результаты по сравнению с мировым рынком, сократившись на прошлой неделе на 5,6% в годовом исчислении, при этом США почти повторили эту тенденцию, снизившись на 5,4%. Во всех трёх ключевых штатах США на прошлой неделе также наблюдалось снижение: в Техасе – на 2,9%, в Калифорнии – на 3,5%, а во Флориде – на 5,8%.

Однако это сокращение на 5,6% в Северной Америке, скорее всего, связано с праздником Дня труда в США и Канаде, а не с каким-либо падением спроса. Праздник обычно приводит к снижению активности по сравнению с непраздничны-

Aircraft Segment	Departures	vs 1Y ago: Departures
Light Jet	690,862	2.1%
Super Midsize Jet	599,696	7.4%
Heavy Jet	383,337	2.5%
Ultra Long Range Jet	302,102	6.9%
Super Light Jet	280,150	-0.3%
Midsize Jet	236,571	2.7%
Very Light Jet	158,020	3.9%
Entry Level Jet	63,518	-2.8%
Airliner/Bizliner(Jet)	18,923	-13.1%

Динамика трафика бизнес-джетов по сегментам воздушных судов с начала года

ми неделями, поскольку клиенты бизнес-авиации проводят длинные выходные с семьей, а не в путешествиях. В этом году День труда выпал на 7 сентября, поэтому спокойные предпраздничные выходные 5-6 сентября пришлось на 36-ю неделю. В прошлом году День труда выпал на неделю раньше, 1 сентября, поэтому спокойные выходные 30-31 августа пришлось на 35-ю неделю. По сути, на этой неделе мы сравниваем затишье в выходные дни, приуроченные к Дню труда, на 36-й неделе 2026 года с затишьем в выходные дни, не связанные с Днем труда, на 36-й неделе 2025 года. Если бы мы сопоставили выходные дни, приуроченные к Дню труда, то в 2026 году фактически наблюдался бы рост на 2,5% по сравнению с 2025 годом.

В таблицах ниже показано различие в наиболее по-

пулярных маршрутах на выходные Дня труда между бизнес-джетами и регулярными авиакомпаниями. Хотя оба сегмента рынка используют коридоры Лос-Анджелес – Сан-Франциско и Лас-Вегас – Лос-Анджелес, бизнес-джеты в основном ориентируются на места для отдыха в праздничные дни, в то время как авиакомпании продолжают летать по своим обычным популярным маршрутам.

Лучший пример из практики FBO: Atlantic против Signature

В бюллетене на прошлой неделе WINGX оценил общую зону присутствия Atlantic Aviation, которая недавно пополнилась инвестициями Apollo. К 30 августа из аэропортов, где Atlantic управляет FBO, было совершено более 595000 вылетов биз-

нес-джетов, что на 5,8% больше, чем в прошлом году, и составляет 1/3 всех вылетов бизнес-джетов в США. На этой неделе мы сравним эту зону с зоной присутствия крупнейшего конкурента: Signature Aviation.

В период с 1 января по 6 сентября сеть Atlantic обслужила примерно 649000 рейсов бизнес-джетов, что составило 34,7% от всех вылетов бизнес-джетов в США. Сеть Signature охватывает аналогичную долю американского трафика: 655000 вылетов бизнес-джетов, что составляет 35% от общего числа рейсов в США, при этом сеть также ориентирована на крупнейшие города США.

Обе сети также растут быстрее, чем рынок США в целом. Количество вылетов из аэропортов, где у Atlantic есть FBO в США, выросло на 5,5% по сравнению с периодом с 1 января по 6 сентября прошлого года, в то время как количество вылетов в сети Signature увеличилось на 5,9%, в то время как общий рост по США составил 5,0%.

Европа

На 36-й неделе активность бизнес-джетов в Европе выросла на 5,2% по сравнению с прошлым годом, хотя с начала года наблюдается умеренный рост на 1,1%, при этом во всех ведущих странах Европы на прошлой неделе отмечен рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Наибольшие результаты показали Италия и Великобритания, увеличив трафик на 12,2% и 10,2% соответственно, за ними следуют Швейцария с ростом на 6,8%, Германия – на 1,2%, и Франция показала рост всего на 0,7%.

City Flow	Departures
Las Vegas (US-NV) - Los Angeles (US-CA)	152
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	138
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	110
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	106
Nantucket - New York	85
New York - Nantucket	60
New York - Westhampton Beach	56
Boston - New York	51
San Diego - Los Angeles (US-CA)	44
Westhampton Beach - New York	43

Вылеты бизнес-джетов из аэропортов Северной Америки в выходные Дня труда (4-7 сентября)

City Flow	Departures
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	459
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	456
Chicago - New York	266
New York - Chicago	260
Las Vegas (US-NV) - Los Angeles (US-CA)	237
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	235
Atlanta (US-GA) - New York	202
San Francisco (US-CA) - San Diego	200
Phoenix (US-AZ) - Los Angeles (US-CA)	199
San Diego - San Francisco (US-CA)	199

Вылеты регулярных авиакомпаний из аэропортов Северной Америки на выходные Дня труда (4-7 сентября)

Остальной мир

В регионах за пределами Европы и Северной Америки на 36-й неделе совокупный рост активности бизнес-джетов составил 5,3%, при этом снижение наблюдалось только в Азии и Австралии/Новой Зеландии, где показатели упали на 8,9% и 7,4% соответственно по сравнению с 36-й неделей 2025 года. В то же время в Африке наблюдался двузначный рост на 29,3%, что продолжило устойчивую тенденцию последних недель, в то время как Южная Америка выросла на 9,4%, а Ближний Восток – на 5,1%.

Рост трафика на Ближнем Востоке был в основном обусловлен Турцией, благодаря увеличению активности в конце лета в аэропортах курортных городов Бодрум, Даламан и Анталья, а также в аэропортах Стамбула и Анкары. Однако в целом в аэропортах Персидского залива наблюдалось снижение, поэтому рост активности на

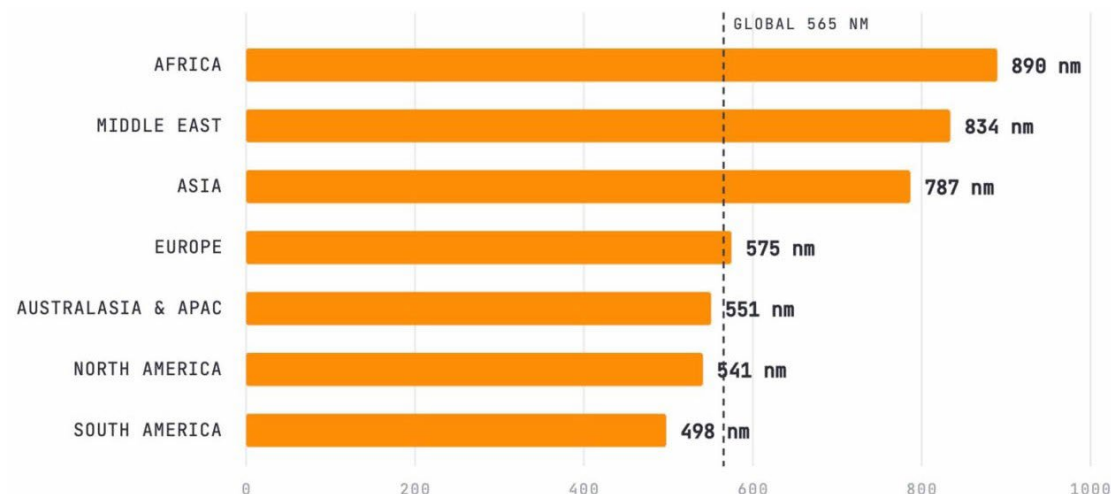
Ближнем Востоке на прошлой неделе, похоже, был лишь временным явлением, вызванным Турцией, а не признаком восстановления.

С начала года средняя протяженность маршрутов для бизнес-джетов в мире составила 565 морских миль, при этом средняя протяженность маршрутов значительно варьировалась в зависимости от региона. Наибольшая протяженность маршрутов наблюдалась в Африке (890 морских миль), за ней следуют Ближний Восток (834 морские мили) и Азия (787 морских миль), что значительно превышает среднемировой показатель. В Северной Америке средняя протяженность составила всего 541 морскую милю, в Южной Америке – 498 морских миль, а в Европе – 575 морских миль, что ближе к среднемировому показателю. Эта общая тенденция подчёркивает, что на развивающихся рынках, таких как Африка, Ближний Восток и Азия, сети аэропортов не так развиты, как в Северной Америке и Европе, и поэтому необходимы более длительные перелеты из пункта А в пункт Б.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «Сокращение трафика в Северной Америке на 5,6% на прошлой неделе кажется значительным, однако это полностью связано с тем, когда в этом году выпал День труда по сравнению с прошлым. Фактически, в этом году в выходные, посвящённые Дню труда, наблюдался рост на 2,5% по сравнению с выходными Дня труда в прошлом году. Вместо этого наиболее заметной региональной тенденцией на прошлой неделе стал рост на Ближнем Востоке на 5,1% в годовом исчислении, что стало лишь вторым недельным приростом с начала конфликта в этом году, хотя с начала года наблюдается значительное снижение».

City Flow	Departures	vs 1Y ago: Departures
Paris (FR) - London (GB)	1,827	-0.6%
London (GB) - Paris (FR)	1,805	2.9%
London (GB) - Nice	1,604	-2.0%
Nice - London (GB)	1,529	-3.8%
Paris (FR) - Nice	1,079	1.0%
Nice - Paris (FR)	1,064	5.3%
Geneva (CH) - London (GB)	990	3.8%
Geneva (CH) - Paris (FR)	948	-6.2%
Paris (FR) - Geneva (CH)	933	-6.5%
London (GB) - Geneva (CH)	918	-1.9%

Рейсы бизнес-джетов в ведущих городах Европы с начала года



Средняя протяженность маршрутов для бизнес-джетов (в морских милях) по регионам с начала года

GAMA: рост поставок бизнес-джетов, турбовинтовых самолётов и вертолётот

Согласно последнему отчёту Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), поставки бизнес-джетов в первом полугодии выросли на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. В сегменте турбовинтовых самолётов рост превысил 26%, а поставки вертолётот с газотурбинными двигателями увеличились на 3,3%. Общая стоимость поставленных самолётот за первые шесть месяцев года подскочила на 15,5%, достигнув \$14,3 млрд.

По итогам первого полугодия компания Embraer стала лидером среди основных производителей бизнес-джетов, увеличив объём поставок на 21% по сравнению с первой половиной прошлого года. Бразильский производитель передал заказчикам на семь Phenom 300E и на семь Praetor 500 больше, доведя общее число поставленных воздушных судов до 74.

Поставки самолётот и доходы в первом полугодии 2026 г.

Сегмент	2025	2026	Изменение
Поршневые	811	786	-3,1%
Турбовинтовые	268	289	7,8%
Бизнес-джеты	354	383	8,2%
ВСЕГО	1433	1458	1,7%
СТОИМОСТЬ	\$12,4 млрд	\$14,3 млрд	15,5%

Поставки вертолётот и доходы в первом полугодии 2026 г.

Сегмент	2025	2026	Изменение
Поршневые	104	110	5,8%
Газотурбинные	299	309	3,3%
ВСЕГО	403	419	4,0%
СТОИМОСТЬ	\$2 млрд	\$2,2 млрд	7,2%

Gulfstream Aerospace превысила поставки первого полугодия 2025 года на пять самолётот, продемонстрировав рост на 6,8%. Благодаря вводу в эксплуатацию ультрадальнего G800 компания увеличила поставки крупноразмерных самолётот на четыре, достигнув общего показателя в 66 машин.

Французская Dassault, которая публикует данные о поставках только в середине и в конце года, сохранила стабильные показатели, превысив на один джет поставки самолётот Falcon (12 самолётот), переданных за первые шесть месяцев 2025 года.

Компании Bombardier и Textron Aviation, напротив, зафиксировали снижение поставок по сравнению с прошлым годом. Первая передала заказчикам на пять самолётот Challenger меньше, чем годом ранее (общее снижение составило 5%), тогда как показатели Textron Aviation в сегменте бизнес-джетов снизились по всем моделям, за исключением Cessna Citation Longitude, здесь поставки выросли на пять единиц, и CJ3+, результат которого превысил показатель аналогичного периода прошлого года на один самолёт. Всего за полугодие американский производитель поставил 77 джетов Cessna.

Среди производителей лёгких реактивных самолётот компания Cirrus продемонстрировала уверенный рост поставок однодвигательных SF50 Vision Jet на 27%: в текущем году было передано 57 таких машин против 45 в первом полугодии прошлого года. Компания Pilatus,

поставившая 17 двухдвигательных PC-24 в первом полугодии прошлого года, в этом году увеличила показатель на один самолёт. Аналогичный результат показала и Honda, передавшая заказчикам пять HondaJet.

В сегменте бизнес-лайнеров Airbus поставила три самолёта ACJ – на один больше, чем за тот же период годом ранее, в то время как Boeing, не осуществивший ни одной поставки бизнес-джетов в первом полугодии прошлого года, в этот раз передал заказчику один BBJ737-8.

Рост в сегменте турбовинтовых самолётот

В сегменте турбовинтовых самолётот производители поставили 184 воздушных судна по сравнению со 146 годом ранее. Лидером стала компания Pilatus, увеличившая поставки одновдвигательных PC-12 на 18 единиц (рост на 72%) по сравнению с прошлым годом, а компания Epic более чем вдвое нарастила поставки модели E1000: показатель вырос с семи до 15 самолётот, что соответствует росту на 114%.

Компания Daher увеличила поставки (достигшее 37 единиц) на четыре самолёта. Хотя показатели производителя по поставкам одновдвигательного многоцелевого Kodiak остались неизменными (девять машин), компания увеличила поставки в линейке ТВМ благодаря выпуску в январе новейшей модификации – ТВМ 980.

Аналогичным образом, Piper улучшила свои результаты по сравнению с первой половиной 2025 года, поставив на четыре самолёта больше: вклад M600 и M700 Fury позволил довести общее число поставок до 25.

Несмотря на то, что Textron Aviation сократила поставки однодвигательных многоцелевых самолётов Caravan и Grand Caravan (36 единиц в текущем году против 43 за аналогичный период 2025 года), базирующийся в Уичите производитель с лихвой компенсировал это за счёт двухдвигательных самолётов семейства King Air: поставки моделей 260 и 360 выросли на пять единиц каждой, а общее количество переданных заказчикам турбовинтовых машин достигло 62.

С начала года компания Piaggio поставила два двухдвигательных самолёта Avanti Evo, удвоив показатель первой половины 2025 года.

В сегменте поршневых самолётов наблюдался незначительный спад: объём поставок снизился на 3,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Небольшой рост в сегменте газотурбинных вертолётов

Поставки газотурбинных вертолётов выросли на 3,3% по сравнению с первой половиной прошлого года. Наибольший рост (15,7%) продемонстрировала Leonardo Helicopters: с начала года поставки AW189/149 увеличились на девять машин. Итальянский производитель также передал заказчи-

кам на семь AW139 и на пять AW109 больше, чем за первые шесть месяцев 2025 года.

Поставки Airbus Helicopters увеличились почти на 8% в годовом исчислении, до 142 вертолётов. Этому способствовал значительный рост поставок модели H145 (52 единицы, что на 16 больше, чем в первой половине прошлого года).

Среди тех, кто показал снижение результатов, оказались компания Bell (поставки сократились более чем на 8% по сравнению с первым полугодием 2025 года) и Robinson Helicopter, передавшая заказчикам 30 однодвигательных вертолётов R66 – на шесть машин меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Компания Sikorsky в первом полугодии 2025 года поставила один вертолёт S-92, однако в 2026 году поставок этой модели пока не было. Enstrom также не осуществляла поставок своей турбинной модели 480B ни в первом полугодии 2025-го, ни в первом полугодии 2026 года.

«Производители авиации общего назначения прилагают значительные усилия, чтобы удовлетворить высокий спрос на воздушные суда, и весьма отрадно видеть столь сильные результаты по итогам первой половины года», – отметил президент и генеральный директор GAMA Джеймс Виола.

Отчёт GAMA в первом полугодии 2026



Трамп угрожает запретить продажи частных самолётов Bombardier в США

Президент Дональд Дж. Трамп пригрозил запретить канадскому производителю Bombardier продавать свою продукцию в США. Восемь из 11 крупнейших американских операторов (по объёму лётных часов в сегментах чартерных перевозок и долевого владения) используют в своих парках самолёты Bombardier. Сообщение было опубликовано в социальной сети Truth Social.

Заявление прозвучало на фоне обострения торговых разногласий. Трамп начал с фразы, написанной заглавными буквами: «БОЛЬШЕ НИКАКИХ ПРОДАЖ BOMBARDIER В СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ!». Далее он добавил: «Их продукция недостаточно хороша! Более 50% их выручки поступает из Соединенных Штатов – они живут за счёт американских покупателей, американских компаний, американских аэропортов и американского сервиса, в то время как Канада чинит препятствия нашим ВЕЛИКИМ американским банкам и компаниям». Трамп завершил своё сообщение словами: «Они даже запретили Gulfstream Aerospace вести бизнес в Канаде – это совершенно несправедливо! Эта эпоха ЗАКОНЧИЛАСЬ! Если они хотят получить доступ к нашему рынку, они должны строить здесь и перестать относиться к Америке как к «копилке». ПОКУПАЙТЕ АМЕРИКАНСКОЕ. ЛЕТАЙТЕ НА АМЕРИКАНСКИХ САМОЛЁТАХ. НАСЛАЖДАЙТЕСЬ АМЕРИКАНСКИМ АЛКОГОЛЕМ И НАПИТКАМИ. ПУТЕШЕСТВУЙТЕ ПО АМЕРИКАНСКИМ ОЗЕРАМ. АМЕРИКА ПРЕЖДЕ ВСЕГО! Благодарю за внимание к этому вопросу. Президент ДОНАЛЬД Дж. ТРАМП».



Заказчиком Bombardier является компания NetJets – крупнейший в мире оператор частных самолётов. В её парке эксплуатируются 94 самолёта Challenger 350 и 3500, а также 64 самолёта Challenger 650. В парке компании также насчитывается 94 самолёта семейства Global, включая 19 Global 7500 и два Global 8000.

Второй по величине оператор, компания Flexjet, эксплуатирует 84 самолёта Challenger 350 и 3500. Бизнес-джеты Bombardier также входят в парки компаний VistaJet, Wheels Up, FlyExclusive, Airshare и Nicholas Air.

На прошлой неделе компания Thrive объявила, что будет использовать самолёты Challenger для своей новой программы долевого владения, а стартап Bond, который должен начать полёты в следующем году, заключил с Bombardier соглашение на сумму \$5 млрд.

Это уже не первый случай, когда канадские частные самолёты становятся объектом угроз со стороны Трампа. В январе он пригрозил аннулировать сертификаты самолётов Bombardier в ответ на то, что канадские власти якобы затягивали сертификацию в Канаде бизнес-джетов Gulfstream.

Министр экономики Квебека Кристин Фрешетт заявила агентству Reuters: «Я связалась с Эриком Мартелем, генеральным директором Bombardier, чтобы предложить ему нашу полную поддержку».

Международная ассоциация машинистов и работников аэрокосмической отрасли (IAM) также заявила о своём «решительном несогласии» с запретом на продукцию Bombardier. «Профсоюз IAM представляет интересы тысяч высококвалифицированных работников Bombardier в США и Канаде, которые построили успешную карьеру, обеспечивающую благополучие их семей, благодаря производству одних из самых передовых самолётов в мире. Ещё тысячи членов профсоюза IAM и других работников в США и Канаде зависят от обширной цепочки поставок Bombardier в аэрокосмической сфере».

Не упоминая напрямую Bombardier, ассоциация NBAА также подтвердила свою поддержку торговой политики, способствующей развитию авиации США, а также стимулирующей производство и создание рабочих мест. «Гражданская авиация опирается на интегрированную глобальную цепочку поставок, которая напрямую питает американское производство», - заявили в ассоциации. «На протяжении 45 лет политика нулевых пошлин позволяла аэрокосмической отрасли США сохранять значительное положительное сальдо торгового баланса».

Африканская бизнес-авиация стремится к расширению возможностей на рынке

Рынок бизнес-авиации Африки растёт благодаря экономическому подъёму, росту притока инвестиций и расширению среднего класса. Однако, по мнению Африканской ассоциации бизнес-авиации (AfBAA), перспективы отрасли могли бы быть ещё более блестящими, если бы удалось добиться большего прогресса в устранении барьеров, сдерживающих лётную активности.

На этой неделе в Найроби (Кения), в рамках самита и выставки Aviation Africa, руководство AfBAA провела встречи с представителями Африканской комиссии гражданской авиации и Ассоциации африканских авиакомпаний. Эти встречи – часть постоянных усилий AfBAA по упорядочению нормативной базы и эксплуатационных требований на всём континенте. Председатель AfBAA Давит Лемма заявил, что существует острая необходимость упростить процедуру получения разрешений на пролёт и посадку, а также устранить факторы, препятствующие росту, такие как высокие и

непоследовательные сборы за управление воздушным движением.

«К сожалению, выполнять полёты в Африке по-прежнему бывает очень сложно», - отметил Лемма. «И дело не только в ограниченной инфраструктуре (например, нехватке FBO), но и в существенных различиях процедур выдачи разрешений в 55 государствах Африканского союза».

Теоретически перемены должны наступить благодаря инициативе Африканского союза по созданию Единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM), запущенной несколько лет назад. Однако внедрение мер, призванных либерализовать рынок, идёт медленно: на сегодняшний день соглашение ратифицировали лишь 33 из 55 национальных правительств.

«Мы сможем добиться унификации нормативных требований после полной ратификации SAATM.

Уже сейчас мы наблюдаем реальные изменения, причём упрощение выдачи разрешений – это первоочередная и наиболее доступная задача», - добавил Лемма. «Мы надеемся увидеть более ощутимый прогресс к 2028 году».

Разброс в размерах сборов за аэронавигационное обслуживание на континенте может быть весьма значительным главным образом потому, что у большинства национальных ведомств гражданской авиации практически нет иных источников дохода. Процедуры выдачи разрешений также существенно различаются. «В некоторых странах можно подать заявку на получение разрешения онлайн и получить его уже через 30 минут, тогда как в других местах приходится распечатывать все документы, подавать их лично, оплачивать сборы, получать квитанции и лишь после длительного ожидания добиваться одобрения», - пояснил Лемма.

Еще одна сфера, в которой AfBAA хотела бы видеть прогресс, – это инфраструктура технического обслуживания и поддержки воздушных судов. Операторам зачастую приходится перегонять самолёты в такие отдаленные пункты, как Дубай, даже для решения относительно простых технических проблем.

По словам Леммы, компания Dassault Aviation наглядно продемонстрировала, насколько эффективным может быть развитие инфраструктуры поддержки продукции. Он отметил, что после приобретения подразделения компании ExeJet Aviation, занимающегося техническим обслуживанием и ремонтом (с базами в Южной Африке и



Нигерии), французский производитель зафиксировал рост своей доли на африканском рынке.

Рыночная конъюнктура в секторе деловой авиации Африки существенно отличается от других регионов из-за географических и экономических факторов, а также различий в менталитете и предпочтениях клиентов. В количественном отношении здесь наблюдается более высокая активность двухдвигательных турбовинтовых самолётов по сравнению с бизнес-джетами. Отчасти это объясняется тем, что в некоторых районах эксплуатировать турбовинтовые машины проще.

Культурные различия

Африканские клиенты гораздо больше стремятся к публичности во время поездок, чем их коллеги из Европы и других регионов. Это может выражаться в выборе первого класса у таких престижных авиакомпаний, как Emirates и Qatar Airways. «Когда летишь частным бортом, тебя никто не видит», - с иронией заметил Лемма.

Согласно данным AfBAA, ситуация в Северной Африке напоминает положение дел в соседней Европе: здесь активно эксплуатируются бизнес-джеты. В то же время в западной части континента экономический рост в таких странах, как Нигерия, Гана и Кот-д'Ивуар, стимулировал развитие рынка деловой авиации. Значительный спрос наблюдается и в странах к югу от Сахары, где возможности коммерческих авиаперевозок зачастую ограничены. В свою очередь, в государствах Восточной и Центральной Африки, где хорошо развито регулярное авиасообщение, преобладают полёты турбовинто-

вых самолётов в небольшие населенные пункты. «Мы наблюдаем рост активности, а отраслевые прогнозы сравнивают Африку с Южной Америкой и Азией, что свидетельствует о расширении нашего рынка деловой авиации», - сообщил Лемма. В настоящее время в состав ассоциации входит более 55 компаний.

Руководитель AfBAA отметил рост объёмов внутренних перевозок на континенте, однако перемещение между странами Африки сопряжено с трудностями: наземная инфраструктура развита недостаточно, а коммерческая авиация всё ещё страдает от отсутствия режима «открытого неба». «Всё это стимулирует развитие деловой авиации, и в ближайшие два-три года мы ожидаем роста парка не только корпоративных бизнес-джетов, но и всех видов воздушных судов, включая вертолёты, турбовинтовые самолёты и транспортные средства для перспективной городской аэромобильности», - заключил он.

Африка традиционно считалась рынком сбыта для устаревшей авиатехники, однако в последние годы ситуация меняется благодаря поставкам самолётов новых поколений. «Африка больше не является местом, куда свозят старые самолёты. Число новых воздушных судов, как реактивных, так и турбовинтовых, растёт. В прошлом году мы стали свидетелями смены парадигмы, когда в Нигерию был поставлен один из первых самолётов Bombardier Global 8000», - отметил Лемма.

В AfBAA также отмечают рост числа местных специалистов и технических работников, обеспечивающих наземное обслуживание, ремонт и со-

путствующие услуги, которые движут отрасль вперёд. «Это критически важно для дальнейшего роста, и новые регуляторные инициативы способствуют развитию отрасли», - прокомментировал Лемма.

Ассоциация полагает, что Африка станет плацдармом для внедрения передовых решений в сфере аэромобильности, включая летательные аппараты на альтернативных источниках энергии, беспилотные системы и экологически устойчивые технологии. «Подобно тому, как Африка перешагнула этап традиционной телефонии и одной из первых перешла на мобильную связь, мы считаем, что сложный рельеф, огромные расстояния и транспортные потребности могут сделать регион отличной площадкой для испытания новых авиационных услуг», - сказал Лемма. «Мы хотим изменить представление о том, что эта отрасль держится на бизнес-джетах, приобретённых на средства, полученные незаконным путем - в результате коррупции, противоправной деятельности и так далее, - ведь на самом деле это не так».

По его словам, негативное восприятие остаётся постоянной проблемой: оно заставляет финансистов и страховщиков с осторожностью относиться к сделкам по финансированию воздушных судов. Страховщики вводят жёсткие требования к регистрации воздушных судов, а трансграничные банковские правила могут замедлять международные денежные переводы. AfBAA стремится изменить это восприятие и показать, что деловая авиация - это зрелый рынок, приносящий значительную пользу отдельным странам, регионам и всему континенту.

Самолёт недели

Оператор/владелец: **UVT Aero**

Тип: **Bombardier Challenger 604**

Год выпуска: **2005 г.**

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



Фото: Дмитрий Петроченко