

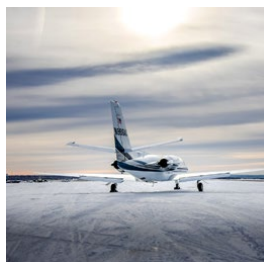


AMSTAT представила предварительный анализ вторичного рынка за третий квартал. Результаты демонстрируют разнонаправленное движение в зависимости от сегмента. В преддверии выставки NBAA-BACE 2026, которая пройдёт 20-22 октября в Лас-Вегасе (США), компания отмечает ограниченное предложение и рост стоимости тяжёлых и суперсредних бизнес-джетов. В то же время в других категориях активность сделок снизилась. AircraftPost сообщает, что вторичный рынок бизнес-джетов в этом году продолжает сокращаться: за первые три квартала количество сделок, самолётов, поступающих на рынок, и выставленных на продажу в целом снизилось.

IADA обновила программу сертификации авиаброкеров, чтобы повысить стандарты в отрасли, которая пока не регулируется законодательством. Новая версия программы (2.0) будет запущена после NBAA-BACE 2026. Она включает трёхмесячный курс на платформе IADA U и более строгую оценку опыта, требующую двухлетний стаж работы.

В сентябре 2026 года мировая активность в бизнес-авиации выросла на 1,5% по сравнению с сентябрем 2025 года и на 2,1% по сравнению с августом 2026 года. В Северной Америке и Европе также наблюдался рост: на 0,9% и 0,7% соответственно. Аналитики TRAQPak прогнозируют в октябре 2026 года увеличение трафика в Северной Америке на 1,1% по сравнению с прошлым годом, а в Европе – на 1,4%.

За первые девять месяцев текущего года количество инцидентов с участием бизнес-джетов в мире увеличилось на 24%. Однако число аварий с жертвами уменьшилось на треть, а общее количество погибших снизилось более чем на 41% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Эти данные были получены в результате исследования, проведённого изданием AIN.



Рост мирового трафика замедлился до 0,4% на фоне снижения спроса на чартеры

WINGX: На прошлой неделе рост практически остановился на отметке +0,4%, но это можно рассматривать как возобновление прошлогоднего всплеска в четвёртом квартале, а не как внезапное падение спроса. Сейчас мы следим за рынком чартерных рейсов, который снижается уже три недели подряд

стр. 22

Более 1200 операторов столкнулись с нехваткой персонала после решения FAA по Citation

В письме NBAA и Ассоциации пилотов реактивных самолётов Citation, направленном в Федеральное управление гражданской авиации США (FAA), содержится просьба отложить как минимум на 90 дней отмену разрешений на обучение управления одним пилотом для некоторых самолётов Cessna Citation

стр. 26

Argus: сентябрь превзошёл ожидания с ростом трафика по всему миру

В сентябре 2026 года мировая активность бизнес-авиации продемонстрировала рост на 1,5% по сравнению с сентябрем 2025 года и на 2,1% по сравнению с августом 2026 года. В Северной Америке наблюдалась положительная динамика: рост составил 0,9%, и Европа также вернулась к росту, на 0,7%

стр. 27

AircraftPost: рынок бизнес-джетов сжимается на фоне снижения числа сделок

Согласно данным компании AircraftPost, вторичный рынок бизнес-джетов в этом году продолжает сокращаться: за первые три квартала количество сделок, самолётов, поступающих на рынок, и выставленных на продажу в целом снизилось

стр. 28

Viasat упрощает тарифные планы JetXP для бизнес-авиации

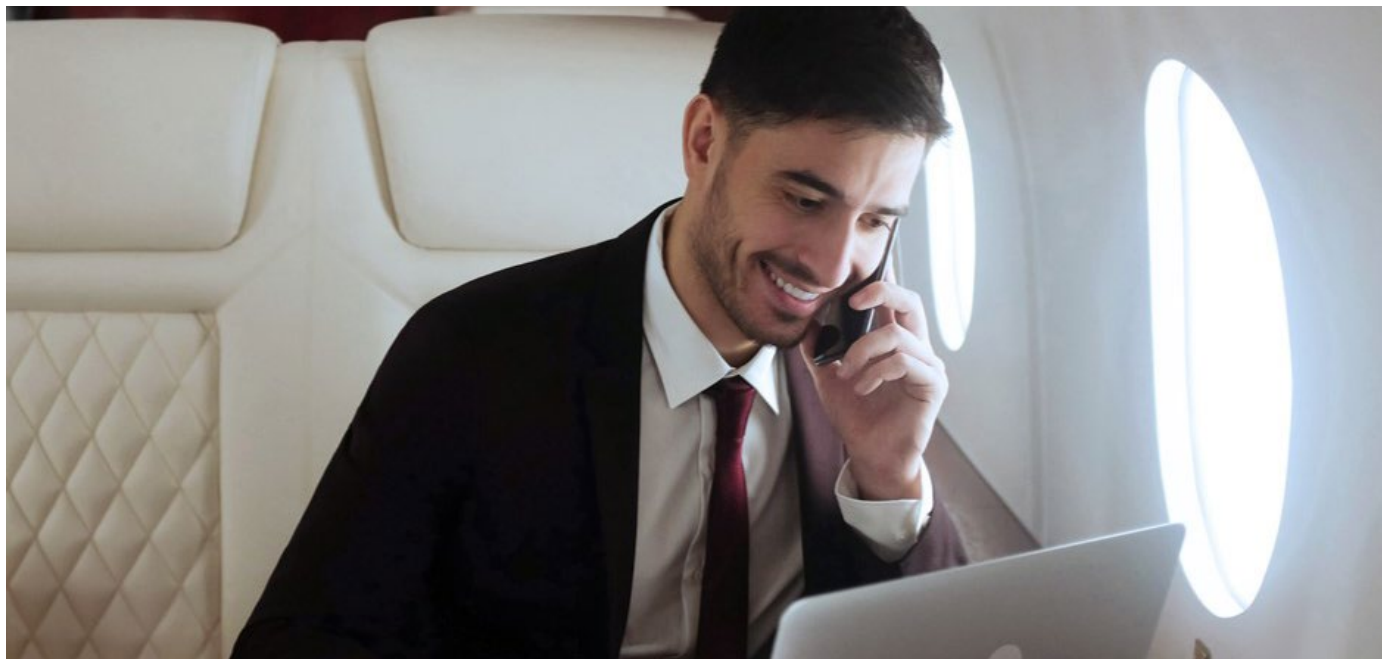
Компания Viasat, мировой лидер в области спутниковой связи, усовершенствовала сервис JetXP для бизнес-авиации, внедрив упрощённую трёхуровневую структуру тарифов и впервые опубликовав рекомендованные розничные цены.

Новые тарифные планы, доступные для использования с терминалами Honeywell JetWave, JetWave X и Gogo Plane Simple Ka, варьируются от пакетов с ограничением трафика до предложений с неограниченным доступом. Обновлённые условия обеспечивают более высокую ценность и конкурентоспособные цены благодаря увеличенной пропускной способности расширенной глобальной сети Viasat.

Для повышения прозрачности Viasat также вводит

рекомендованные розничные цены на тарифные планы для систем JetWave X и Plane Simple Ka. Стоимость пакетов с неограниченным доступом начинается менее чем с \$11000 в месяц, при этом фиксированная цена сохраняется на протяжении всего срока действия договора обслуживания, что позволяет операторам точнее планировать расходы.

Новая структура тарифов была разработана с учётом пожеланий клиентов и партнёров, требовавших более простых и прозрачных вариантов организации связи. Это решение также согласуется с результатами опроса CJI на тему связи на борту, в ходе которого 42% респондентов назвали сложность и недостаточную гибкость тарифных планов основными причинами недовольства.



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

Phenix Jet Cayman получила Global 8000

Компания Phenix Jet Cayman пополнила свой флот самолётом Bombardier Global 8000. Ввод в эксплуатацию этого флагманского бизнес-джета, а также смена регистрационного номера на юрисдикцию СААСИ (Управление гражданской авиации Каймановых островов), были осуществлены без проблем менее чем за пять рабочих дней.

Группа компаний Phenix Jet, крупнейший оператор флота Global 7500/8000 в Азиатско-Тихоокеанском регионе, планирует продолжить свой рост, получив ещё один Global 8000 в первом квартале 2027 года.

В настоящее время Phenix Jet Cayman располагает одним из самых молодых флотов в регионе, средний возраст которого составляет 6,7 лет по сравнению со средним показателем по региону, составляющим почти два десятилетия. Оператор имеет

аккредитацию IS-BAO Stage 3, ARGUS Platinum, Wyvern Wingman и Air Charter Safety Foundation.

Также компания использует редкую двойную сертификацию AOC (СААСИ и US FAA) для обеспечения гибкого трансграничного управления и возможностей полярной маршрутизации.

По мере усложнения операций на сверхдальних маршрутах, операционная эффективность, гибкость в регулировании, финансовое управление и локальная поддержка становятся основными конкурентными преимуществами. Расширяющаяся инфраструктура и молодой флот Phenix Jet Cayman активно подталкивают владельцев воздушных судов в Азиатско-Тихоокеанском регионе к переходу на управление своими самолётами в Phenix Jet для сохранения остаточной стоимости активов и оптимизации оперативного распределения рейсов.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Gogo заключила контракт с зарубежным государственным заказчиком

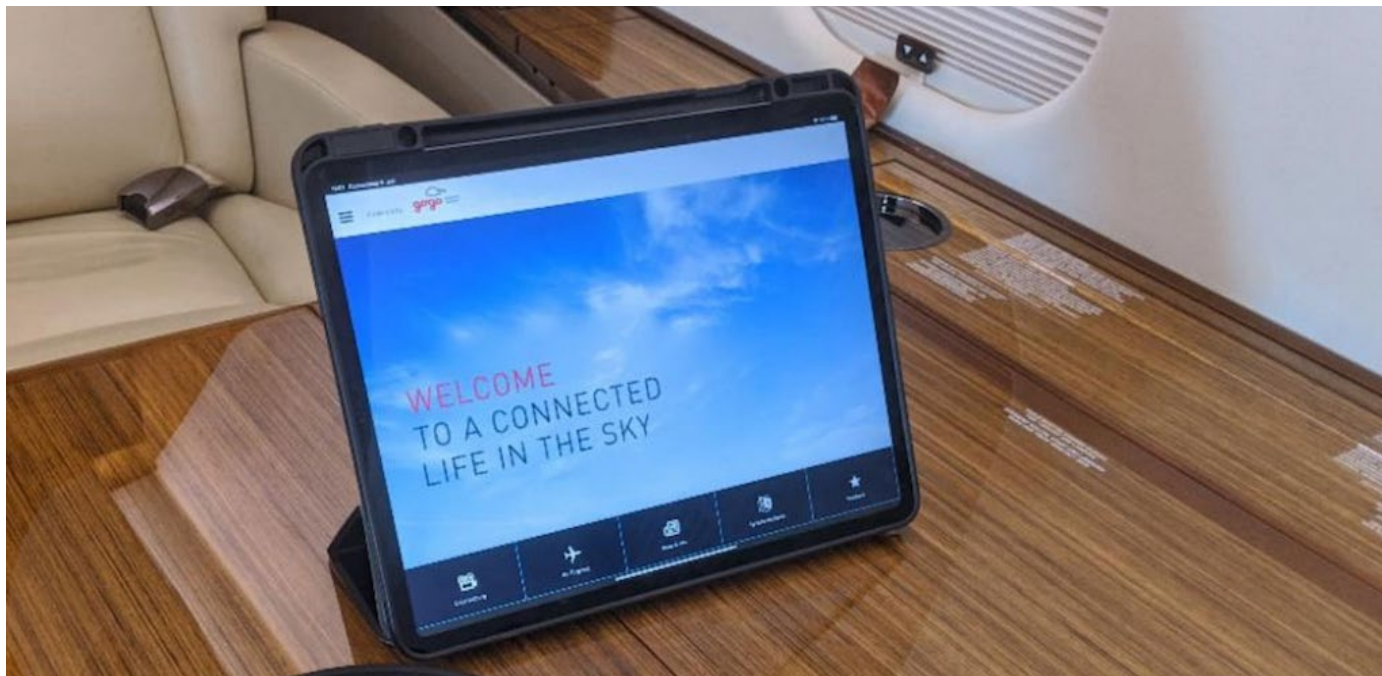
Компания Gogo подписала с государственным заказчиком соглашение о предоставлении услуг связи на основе суверенного договора на сумму более \$15 млн для обеспечения геостационарной спутниковой связи (GEO).

Для самолётов, перевозящих государственных деятелей, связь должна оставаться постоянно надёжной и заслуживающей доверия независимо от места полёта. Решение GEO обеспечивает глобальную связь, даже в таких регионах, как Россия, Китай и Индия, где доступ к спутникам на низкой околоземной орбите (НОО) ограничен.

«Это продление отражает доверие, которое мы завоевали за годы надёжной работы и оперативной

поддержки», - говорит Кристофер Мур, генеральный директор Gogo. «Подключение предоставляет этому клиенту проверенное высокопроизводительное решение для геостационарной связи, поддерживаемое специалистами, которые понимают потребности суверенных заказчиков и доступны круглосуточно».

Глобальная служба поддержки Gogo осуществляет мониторинг и оказывает помощь клиентам на нескольких языках 24 часа в сутки, 365 дней в году, и при необходимости может направить специалиста в течение 24 часов. Решение клиента также отражает важность, которую он придаёт кибербезопасности и конфиденциальности данных.



SAFEJETS представляет ИИ-помощника и интеллектуальные чек-листы

Турецкая компания SAFEJETS представляет SAFY, своего нового помощника на основе искусственного интеллекта, интегрированного в SAFEJETS MS, платформу для управления безопасностью, качеством и соответствием нормативным требованиям в авиации. SAFY разработан для оптимизации повседневных рабочих процессов, позволяя организациям получать доступ к информации из собственных записей о безопасности и качестве, создавать контрольные списки для аудита, определять нормативные ссылки и поддерживать оценку рисков.

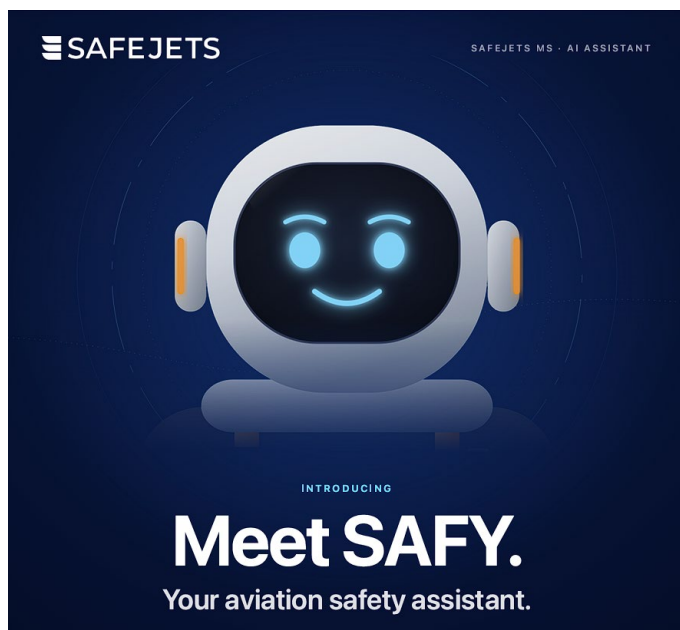
С помощью SAFY пользователи могут задавать вопросы о своих записях в системе SAFEJETS MS на естественном языке. Информация о невыявленных результатах аудита, ответственном персонале,

опасностях, рисках, записях об обучении и задачах доступна через единого помощника. SAFY также может помочь пользователям создавать задачи, совещания, записи о рисках и аудиты, требующие подтверждения со стороны пользователя.

Новая функция Smarter Checklists позволяет организациям создавать контрольные списки для аудита с помощью ИИ на основе утверждённых корпоративных руководств или применимых нормативных требований. SAFY может предлагать соответствующие нормативные ссылки для отдельных пунктов контрольного списка и поддерживать оценку рисков, выявляя угрозы, потенциальные последствия, меры по их смягчению и показатель эффективности обеспечения безопасности полётов (SPI).

Генеральный директор компании SAFEJETS, доктор Тевфик Уяр, прокомментировал новую технологию: «Настоящая ценность авиационной безопасности заключается не просто в сборе данных, а в их эффективной интерпретации для принятия более обоснованных решений. С помощью SAFY мы делаем информацию более доступной для специалистов по безопасности и соблюдению нормативных требований, сокращаем количество повторяющихся административных задач и помогаем им уделять больше времени важным мероприятиям по обеспечению безопасности».

Доступная на английском, турецком и многих других языках, система SAFY поддерживает пользователей более чем в десяти модулях системы SAFEJETS MS.



Bombardier открывает станцию линейного техобслуживания в Сиднее

Компания Bombardier открыла станцию линейного технического обслуживания в Сиднее (Австралия), увеличив тем самым число своих техцентров такого типа по всему миру до 11 объектов. Станция будет обеспечивать поддержку в ситуациях AOG, выполнять внеплановое оперативное обслуживание, а также отдельные виды плановых работ, включая инспекции. Технические специалисты станции сертифицированы для обслуживания всех моделей самолётов серий Learjet, Challenger и Global. Объект оснащён автомобилем мобильной группы оперативного реагирования для оказания помощи клиентам в других районах региона.

Станция в Сиднее стала частью существующей австралийской сети Bombardier, в которую уже входят техцентр в Перте и сервисный центр в Мельбурне. Bombardier также управляет сервисными центрами в Сингапуре и Тяньцзине (Китай).

«Мы гордимся тем, что занимаем первое место в

сфере поддержки клиентов, но чтобы оставаться лидерами, нельзя останавливаться на достигнутом», - заявил Пол Сислиан, исполнительный вице-президент по продажам воздушных судов и послепродажному обслуживанию Bombardier. «Наша новая станция в Сиднее подтверждает это стремление: она делает экспертные решения Bombardier ещё более доступными для клиентов и свидетельствует о продолжении наших инвестиций в Австралии и Азиатско-Тихоокеанском регионе».

Ранее в этом году Bombardier объявила о расширении своего сервисного центра в Сингапуре. Ожидается, что после открытия во второй половине 2028 года его площадь увеличится почти вдвое. На этом объекте будут проводиться плановое и внеплановое техническое обслуживание, модификации, установка авионики и круглосуточная поддержка AOG, а также начнёт работу новый цех по ремонту и капитальному восстановлению компонентов.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Duncan заказала 40 Gogo Galileo HDX

Компания Duncan Aviation оформила предварительный заказ на 40 систем Gogo Galileo HDX. Для Gogo это крупнейший единовременный заказ, полученный в текущем году от предприятия по техническому обслуживанию и ремонту.

«По мере роста ожиданий клиентов в отношении бортовой связи мы прогнозируем увеличение спроса на систему Gogo Galileo HDX и готовы его удовлетворить», - отметил Нейт Кленке, менеджер по продажам услуг по модификации воздушных судов в Duncan Aviation. «Наличие оборудования на складе обеспечивает нам большую гибкость при планировании работ по установке с учётом графиков наших заказчиков. Мы уверены в данной технологии и в способности Gogo оказывать долгосрочную поддержку нашей команде и клиентам».

Система Gogo Galileo работает на базе низкоорбитальной спутниковой сети Eutelsat OneWeb. Антенна HDX с электронным сканированием отличается компактностью, малым весом и низким энергопотреблением. Она подходит для установки как на лёгкие реактивные и турбовинтовые самолёты, так и на воздушные суда с более просторным салоном.

«Компания Duncan Aviation прекрасно понимает потребности владельцев и операторов в сфере бортовой связи, и мы рады поддержать её команду в деле оснащения высокопроизводительной системой Gogo Galileo всё большего числа воздушных судов», - заявил Майкл Ску Кристенсен, коммерческий директор Gogo. «Наша задача – обеспечить надёжную работу системы и оставаться на связи с клиентами на протяжении всего срока её эксплуатации».

Elliott Aviation выполнила 100-ю установку Garmin G5000 на Citation XLS

Компания Elliott Aviation завершила 100-й проект по модернизации кабины пилотов с установкой системы Garmin G5000, передав заказчику, компании Centennial Jets, самолёт Cessna Citation XLS. Комплекс авионики G5000 включает три больших горизонтально ориентированных дисплея, два сенсорных контроллера, два резервных прибора GI 275, систему автоматического управления полётом, а также функции синтетического видения, систему контроля занятости ВПП и систему обмена данными между диспетчером и пилотом (CPDLC).

«Рассматривая варианты модернизации авионики для нашего Citation XLS, мы искали партнё-

ра с большим опытом и подтверждённой высокой репутацией», - отметил генеральный директор Centennial Jets Рохан Бхатия. «Тот факт, что наш самолёт стал сотым, на котором Elliott Aviation установила систему Garmin G5000, красноречиво свидетельствует о компетентности компании и её лидирующих позициях в этой сфере. Качество монтажа, профессионализм команды и общее впечатление от сотрудничества превзошли наши ожидания».

Elliott Aviation выполнила больше проектов по модернизации с установкой систем G5000 и G1000/G1000 NXi, чем любой другой дилер Garmin.



В новом отчёте представлен подход к контролю уровня шума от eVTOL

Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) опубликовало новый отчёт, в котором рассматриваются методы оценки и контроля шума, создаваемого электрическими летательными аппаратами с вертикальным взлётом и посадкой (eVTOL), по мере развития инноваций в этом секторе. Ожидается, что беспилотные летательные аппараты и eVTOL будут тише по сравнению с традиционными вертолётами, выполняющими аналогичные задачи.

По мере развития этих технологий и появления новых бизнес-моделей понимание того, как шум воспринимается местным населением, поможет обеспечить их безопасную и устойчивую интеграцию в воздушное пространство. Ожидается, что в ближайшее десятилетие масштабы коммерческого использования беспилотников значительно вырастут. Сферы их применения варьируются от инспекции инфраструктуры и аварийно-спасательных работ до логистики и транспортировки медицинских грузов.

Развитие коммерческих перевозок с использованием eVTOL является одним из самых динамичных направлений авиационных инноваций в Великобритании. Поскольку на начальном этапе планируется использовать eVTOL для трансферов в аэропорты, обеспечения регионального сообщения и поддержки экстренных служб, эти аппараты вскоре могут появиться по всей стране, способствуя улучшению транспортной связности и переходу к более экологичным видам воздушного транспорта. Однако по мере перехода от испытаний к повседневной эксплуатации эффективное управле-

ние уровнем шума будет приобретать всё большее значение. Прогнозы отрасли указывают на значительный рост международного рынка гражданских беспилотников и eVTOL, так как география их использования расширяется, а частота полётов увеличивается.

В новом документе Управления гражданской авиации под названием «Управление шумом от новых авиационных технологий» (CAP3304) отмечается, что по мере широкого внедрения беспилотников и eVTOL характер шумового воздействия может отличаться от того, что свойственно традиционной авиации. Несмотря на то, что эти аппараты работают тише традиционных вертолётов, они могут эксплуатироваться в иных режимах: например, на меньших высотах, в непосредственной близости от

жилых домов и над территориями, которые ранее не подвергались воздействию авиационного шума. Такие факторы, как характеристики шума, частота полётов и видимость воздушных судов, могут влиять на восприятие ситуации местным населением.

В отчёте рассматривается возможность адаптации уже существующих принципов управления авиационным шумом к условиям эксплуатации новых типов летательных аппаратов. Определены ключевые приоритеты, в том числе: разработка менее шумных воздушных судов, соразмерная оценка уровня шума, выбор оптимальных маршрутов и процедур выполнения полётов, прозрачное взаимодействие с общественностью, доступные механизмы подачи жалоб, а также систематический сбор данных об эксплуатации и уровне шума.



Airbus Helicopters видит перспективы на рынке офшорных вертолётов H225 Super Puma

Глава программы Super Puma компании Airbus Helicopters Мишель Масиа заявил, что производитель наконец-то видит некоторый прогресс в отношении этого типа вертолётa на офшорном рынке нефти и газа, получив первый за 10 лет заказ от оператора в этом секторе.

Ранее в этом году компании Southern Vietnam Helicopter и Northern Vietnam Helicopter разместили заказ на три вертолётa H225 для работы на шельфе – это первые заказы на H225 от заказчика из нефтегазовой отрасли после громкой катастрофы вертолётa Super Puma у берегов Норвегии в 2016 году. Этот инцидент привёл к глобальному запрету на эксплуатацию вертолётov этого типа, и хотя вскоре запрет был снят, эти машины почти исчезли из сферы офшорных перевозок.

В ходе брифинга для СМИ, посвящённого этому типу вертолётov, на ежегодном мероприятии Airbus Helicopters MDays, Мишель Масиа указал на отсутствие заказов на вертолётy на офшорном рынке в целом по отрасли в течение последних лет, во время продолжительного спада в нефтегазовом секторе. «Я думаю, что рынок тяжёлых вертолётov в нефтегазовом секторе в течение 10 лет не был активным», - сказал он. «Сейчас мы снова движемся вперёд, чтобы получить новые заказы».

Он поднял широко обсуждаемую тему начала волны вывода из эксплуатации офшорного флота вертолётov Sikorsky S-92 – конкурентов Super Puma в качестве тяжелого транспортного вертолётa. «Мы достигнем точки – я думаю, 2030, 31 или 32 годы... – когда первым офшорным S-92 исполнится 20 лет», - сказал Масиа. «Вопрос будет заключаться в

том, будут ли [операторы] выбирать суперсредние или тяжёлые вертолётy или и те, и другие для их замены?»

Масиа заявил, что в настоящее время 22 вертолёт-

та Super Puma выполняют офшорные операции в Южной Америке, Азии и Африке. Во всём мире насчитывается около 800 вертолётov семейства Super Puma, эксплуатируемых более чем 100 операторами, и они налетали более шести миллионов часов.



Veryon запускает ИИ-платформу техобслуживания для деловой авиации

Поставщик авиационного программного обеспечения Veryon запустил интегрированную платформу технического обслуживания для операторов деловой авиации, объединяющую в единой системе отслеживание техобслуживания воздушных судов, управление ремонтом, анализ дефектов и техническую документацию.

Платформа, получившая название Veryon for Business Aviation, предназначена для чартерных операторов, компаний по управлению воздушными судами, провайдеров ТОиР и частных авиационных подразделений.

Её цель — сократить время простоя воздушных судов, помогая командам технического обслуживания выявлять повторяющиеся неисправности, координировать ремонт и контролировать доступность парка. Система включает в себя Veryon AIRE, механизм искусственного интеллекта и анализа данных компании, который использует языковую модель и ИИ-агента для анализа записей о техническом обслуживании, выявления возникающих проблем и выработки рекомендаций.

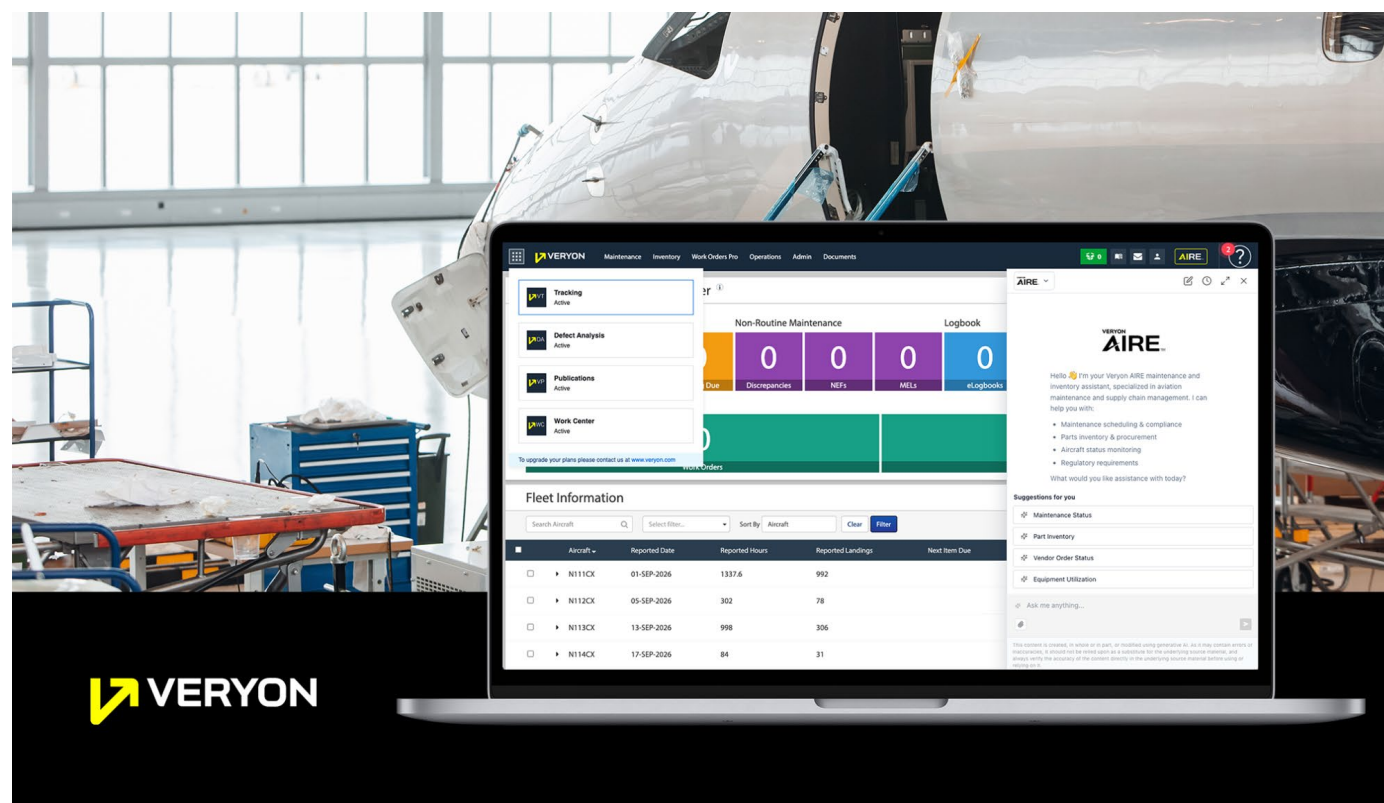
Veryon заявила, что эта технология поможет операторам выявлять потенциальные проблемы до того, как они приведут к простоя воздушного судна, одновременно уменьшая необходимость для персонала согласовывать информацию между отдельными программными системами. ИИ объединяет данные о техническом обслуживании парка самолётов.

Система Veryon AIRE интегрирована в рабочий процесс технического обслуживания, позволяя

пользователям исследовать неисправности с помощью текстовых или голосовых запросов, не переключаясь между приложениями.

Veryon for Business Aviation объединяет несколько функций технического обслуживания, включая техническое обслуживание парка, отслеживание запасов, управление цехом технического обслуживания и ремонта, авторизованную производителем техническую публикацию и анализ надёжности всего парка. Компания заявила, что интегрирован-

ный подход позволит операторам исследовать неисправности, проверять наличие запчастей и анализировать исторические данные о техническом обслуживании с единой платформы. Её возможности Fleet Data Intelligence также могут использовать обезличенную информацию о самолётах и компонентах по всему миру, чтобы показать, как аналогичные неисправности были устранены на других самолётах той же марки и модели. Это может помочь группам технического обслуживания выявлять повторяющиеся технические проблемы и принимать более обоснованные решения о ремонте.



MySky Pay оптимизирует процесс закупок и сокращает избыточные расходы

Компания MySky, разработчик платформы для управления расходами, которой доверяют операторы более 2000 бизнес-джетов по всему миру, объявила о запуске сервиса MySky Pay. Это специализированное платежное решение предназначено для корпоративных лётных подразделений США, работающих по правилам Part 91.

Деятельность таких подразделений часто ограничена корпоративными политиками закупок, требующими длительных процедур регистрации новых поставщиков, включая проверку на соответствие требованиям, согласование кредитных условий и переговоры по контрактам. Эти процессы могут занимать месяцы, ограничивая гибкость закупок и зачастую вынуждая операторов приобретать топливо, а также услуги FBO и наземного обслуживания, у узкого круга заранее одобренных поставщиков, даже при наличии в аэропорту более выгодных альтернатив.

MySky Pay устраняет это препятствие. Одобрив MySky в качестве единого доверенного поставщика, лётные подразделения получают мгновенный доступ к глобальной сети контрагентов без необходимости регистрации каждого из них по отдельности. MySky обеспечивает беспрепятственное проведение платежей (картой или по счёту) в различных валютах, автоматически фиксируя и классифицируя каждую транзакцию в системе MySky Spend. Расходы в режиме реального времени распределяются по конкретным воздушным судам, рейсам и статьям бюджета, что обеспечивает прозрачность, строгий финансовый контроль и повышение эффективности закупок в рамках лётной деятельности.

В отличие от традиционных платежных карт для бизнес-авиации, MySky Pay работает независимо от поставщиков топлива и компаний, обеспечивающих наземное обслуживание и организацию полётов, что исключает предвзятость при выборе поставщиков. MySky не перепродает топливо или услуги, предоставляя лётным подразделениям свободу выбора поставщика, который наилучшим образом отвечает их операционным и финансовым требованиям.

Платформа прошла бета-тестирование с участием более 100 воздушных судов. Её работа поддерживается банковскими партнерами NomuPay и Yordex с использованием надёжной платежной инфраструктуры Mastercard и Stripe, что гарантирует безопасность и стабильность проведения транзакций. В настоящее время MySky Pay доступна на территории США, а демонстрация работы сервиса пройдёт на стенде MySky в рамках выставки NBAA-BACE 2026 (20-22 октября).



Floating Fleet AI представит систему интеллектуального планирования на базе ИИ-агентов

Компания Floating Fleet AI (FFAI) представит свою систему интеллектуального планирования (на базе программных агентов) на выставке NBAA-BACE, которая пройдет с 20 по 22 октября 2026 года в Лас-Вегасе. Новый рабочий процесс FFAI помогает командам выбирать варианты расписания на заданный период планирования, обеспечивая более быстрый способ балансировки уровня обслуживания, затрат и пропускной способности.

В ходе демонстрации, использовавшей набор данных из 40 воздушных судов и 116 заявок на полёты за три дня, наиболее эффективный сценарий, предложенный FFAI, выявил возможность внесения 51 изменения в расписание и позволил сократить прогнозируемые эксплуатационные расходы примерно на \$86000 (с \$1,48 млн до \$1,4 млн). По заявлению FFAI, расчёт каждого сценария занимал всего несколько секунд.

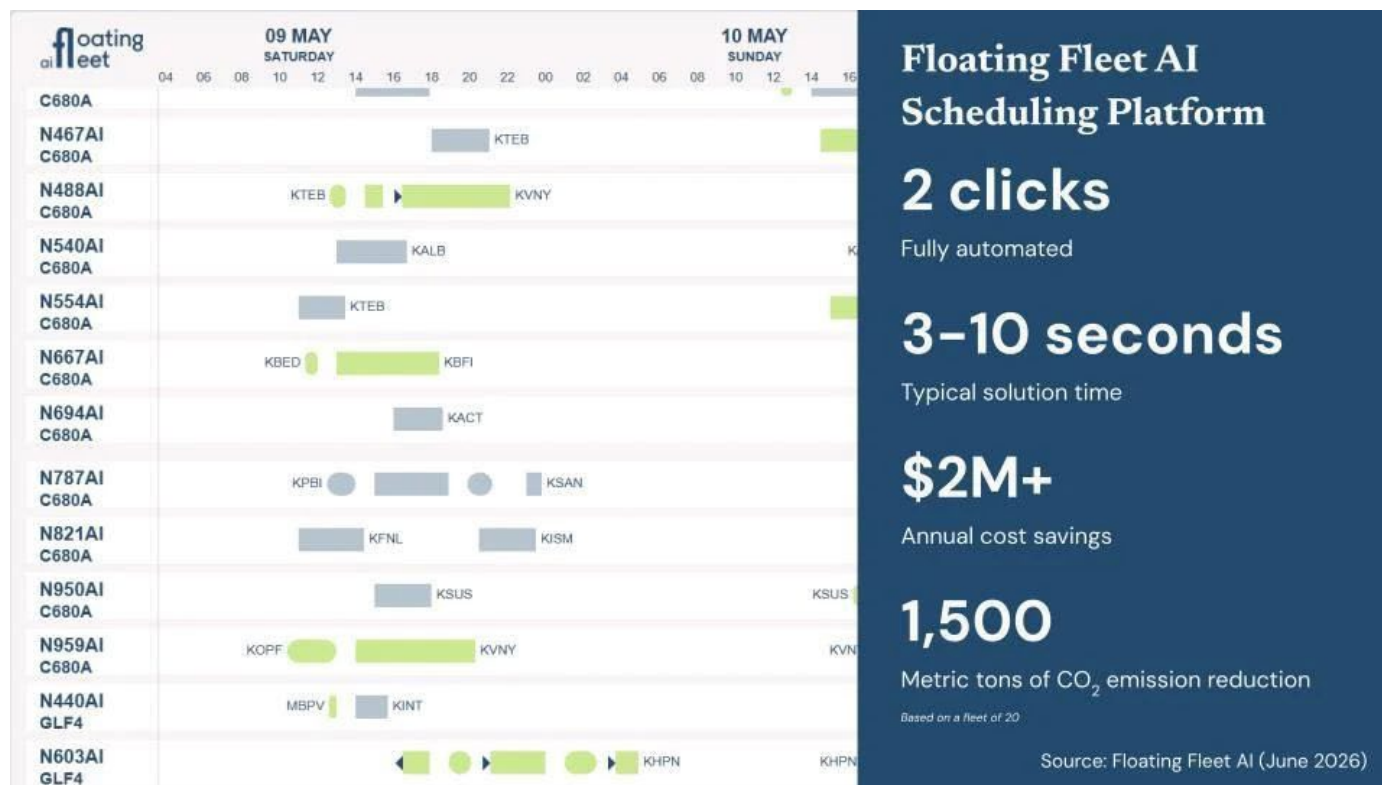
«Операторы вынуждены балансировать между затратами, обязательствами перед клиентами и доступностью воздушных судов в условиях всё более динамичной среды», - отметил доктор Роджер Чжан, основатель и генеральный директор Floating Fleet AI. «Интеллектуальное планирование на базе ИИ-агентов даёт командам возможность оценивать больше вариантов за меньшее время и видеть операционные и финансовые последствия каждого из них. ИИ предоставляет информацию для принятия решения, но окончательное решение об утверждении и реализации того или иного варианта остаётся за оператором».

В рабочем процессе используются фирменные агенты оптимизации FFAI для создания и сравне-

ния сценариев расписания, после чего варианты и связанные с ними компромиссные решения представляются для наглядного сопоставления, позволяя специалистам по планированию быстро принимать решения.

Агенты оптимизации FFAI рассматривают реальные ограничения как жёсткие правила, поэтому каждый сценарий является выполнимым в рам-

ках действующих операционных процедур. Кроме того, система обосновывает каждое предложенное изменение. Операторы могут просматривать расписание с учётом парка воздушных судов и экипажей, а также понимать обоснование и прогнозируемые последствия предлагаемых изменений. Это решение подходит как для модели эксплуатации с фиксированным базированием, так и для модели «плавающего флота».



IADA ужесточает требования программы сертификации авиаброкеров

Международная ассоциация дилеров воздушных судов (IADA) обновила свою программу сертификации авиаброкеров, стремясь повысить стандарты работы в этой сфере, деятельность в которой законодательно не регулируется. Обновлённая программа (версия 2.0), запуск которой запланирован после выставки NBAA-BACE 2026, предусматривает трёхмесячный период подготовки на базе образовательной платформы IADA U, а также более широкий, международный подход к оценке опыта проведения сделок (требуется наличие двухлетнего стажа).

По заявлению IADA, эти изменения отражают глобальный характер рынка и призваны обеспечить более комплексный процесс профессионального развития, опирающийся на чёткие стандарты знаний, требования к опыту и подготовку к сложностям, возникающим при проведении как внутренних, так и трансграничных сделок.

В рамках программы брокеры обязаны пройти расширенный учебный курс и подготовительный этап продолжительностью не менее трёх месяцев, прежде чем допускаться к экзамену. Ранее кандидаты

могли зарегистрироваться и сдать экзамен без прохождения обязательного курса. В IADA отмечают, что версия 2.0 смещает акцент с непосредственной подготовки к экзамену на формирование глубоких и устойчивых профессиональных знаний. Кандидаты будут использовать новое цифровое учебное пособие, в котором разъясняются ключевые термины, описываются «подводные камни» при заключении сделок и необходимые навыки, а также приводятся справочные материалы.

В планы ассоциации входит дальнейшее расширение образовательной программы IADA U для поддержки непрерывного профессионального развития. Первоначальный цикл обучения IADA U включает программу по авиационному страхованию, состоящую из семи модулей. В настоящее время также разрабатываются курсы по финансированию воздушных судов, договорному праву и оценке авиатехники.

Руководство IADA разработало эту цифровую программу в сотрудничестве с независимой организацией по сертификации Joseph Allan и профильным комитетом, в состав которого вошли дилеры и брокеры.

«Деятельность авиаброкера становится всё более сложной и глобальной профессией, и стандарты нашей сертификации эволюционируют вместе с этим новым, многогранным рынком», - заявил исполнительный директор IADA Лу Сено. «Эта программа поднимает планку профессиональных знаний на новый уровень и одновременно предлагает кандидатам чёткий, но требовательный путь к получению сертификата IADA».



AeronautX в партнёрстве с VistaJet открывает новый учебный центр в Амстердаме

Компания AeronautX (входит в AX Aero Group) объявляет об открытии нового учебного центра для подготовки пилотов бизнес-авиации в Амстердаме. Начало работы центра запланировано на первый квартал 2027 года.

Этот центр, созданный специально для пилотов бизнес-авиации, предлагает современную альтернативу для операторов, ищущих индивидуальный и практически ориентированный под-

ход к обучению. Специализированный комплекс, расположенный рядом с аэропортом Схипхол, на начальном этапе обеспечит подготовку пилотов для самолётов Bombardier Challenger 3500 и Challenger 650. В дальнейшем планируется расширение перечня типов воздушных судов.

В рамках запуска нового центра AeronautX заключила стратегическое партнёрство с компанией VistaJet, поддерживая её дальнейшее развитие

в Европе и инвестиции в расширение парка самолётов Challenger. VistaJet будет использовать комплекс в Амстердаме для подготовки собственных пилотов Challenger, в то время как AeronautX продолжит независимо предоставлять доступ к тренажёрам и учебные программы другим операторам.

Это партнёрство отражает стратегию AeronautX, сочетающую тесное сотрудничество с ведущими операторами и работу независимой учебной платформы, открытой для широкого рынка бизнес-авиации.

Йорг Оберхофер, основатель и генеральный директор AeronautX, отмечает: «Сочетая инновации с практическим опытом эксплуатации и индивидуальным подходом, AeronautX меняет представление о том, чего операторы и пилоты могут ожидать от учебного центра. Компания VistaJet завоевала репутацию благодаря исключительно высоким стандартам безопасности, качества обслуживания и стабильности операционных процессов, что делает её естественным стратегическим партнёром для AeronautX. Наше партнёрство с VistaJet демонстрирует гибкую модель, которую мы выстраиваем в Амстердаме: мы учитываем специфические требования ведущих мировых операторов, сохраняя при этом статус независимого учебного центра, обслуживающего компании любого масштаба».

Благодаря применению современных методик обучения, таких как подготовка и оценка на основе компетенций (СВТА) и обучение на основе анализа фактических данных (ЕВТ), а также использованию новейших цифровых инструментов, пилоты могут проходить обучение быстрее и эффективнее.



NetJets расширяет сеть эксклюзивных терминалов

NetJets повышает уровень своего премиального наземного обслуживания, внедряя новые эксклюзивные частные терминалы в аэропорту Даллас Лав Филд (DAL), международном аэропорту Вашингтон Даллес (IAD) и аэропорту Райфл Гарфилд Каунти (RIL) в Колорадо. В Уэст-Палм-Бич компания также переезжает в более крупный, специально построенный комплекс в международном аэропорту имени Дональда Дж. Трампа (DJT), что отражает растущий спрос на её индивидуальные туристические услуги.

Стратегическое расширение подтверждает стремление NetJets к обеспечению непревзойдённого удобства, конфиденциальности и операционного совершенства. Инвестируя в специализированную инфраструктуру на ключевых рынках, компания продолжает улучшать бесперебойные и высоко персонализированные путешествия, которые стали синонимом опыта владения продуктами NetJets в США.

Патрик Галлахер, президент NetJets Aviation, прокомментировал: «Поскольку на ключевых деловых, туристических и сезонных направлениях продолжает расти спрос со стороны владельцев продуктов, NetJets инвестирует в инфраструктуру, чтобы обеспечить непревзойдённый уровень обслуживания, поддерживая при этом сервис и надёжность, которые наши владельцы ожидают там, где они летают чаще всего».

Эксклюзивные терминалы предоставляют владельцам продуктов NetJets доступ к специализированным объектам, разработанным для обеспе-

чения высочайшего уровня конфиденциальности, комфорта и персонализированного обслуживания. Каждый терминал включает в себя изысканные залы ожидания, переговорные комнаты для руководителей и тщательно подобранные элементы дизайна, вдохновлённые местным колоритом региона.

Глобальная сеть NetJets теперь охватывает более 50 представительств по всему миру, включая кор-

поративные офисы, региональные центры поддержки, выделенные частные терминалы и сервисные центры NetJets Service Hubs. Эти специализированные объекты служат операционными центрами, где самолёты тщательно обслуживаются, снабжаются необходимыми материалами и, в отдельных местах, проходят профилактическое техническое обслуживание для обеспечения надёжности и стабильности, которые являются синонимом бренда NetJets.



Bombardier возвращается на NBAA-BACE

Компания Bombardier объявила о своём участии в выставке деловой авиации NBAA-BACE 2026, которая пройдёт с 20 по 22 октября в Лас-Вегасе. На статической экспозиции Bombardier будут представлены флагманский Global 8000, а также модели Global 6500 и Challenger 3500. Кроме того, посетители смогут пообщаться с командой поддержки клиентов Bombardier. Это подразделение три года подряд занимало первое место в рейтинге Product Support Survey издания AIN и два года подряд – в аналогичном рейтинге журнала Professional Pilot.

«Выставка NBAA-BACE – важная возможность про-

демонстрировать лидерские позиции Bombardier в сфере деловой авиации: от нашего первоклассного сервиса до самого быстрого бизнес-джета в мире», – заявил Эрик Мартель, президент и генеральный директор Bombardier. «Мы всегда уделяли особое внимание инвестициям в сотрудников, внедрению инноваций и расширению глобальной сети, чтобы обеспечивать уровень обслуживания и поддержки, которого ожидают наши клиенты на протяжении всего срока эксплуатации воздушных судов. Демонстрация наших флагманских моделей – Global 8000, Global 6500 и Challenger 3500 – наглядно подтверждает силу нашего портфолио

и объясняет, почему клиенты вновь и вновь выбирают Bombardier».

Помимо осмотра самолётов, посетители смогут погрузиться в мир Bombardier и познакомиться с экспозицией L'Expérience by Bombardier, расположенной в фирменном павильоне компании. L'Expérience предлагает уникальную возможность узнать больше о концепции, инновациях и высочайшем мастерстве исполнения, лежащих в основе создания таких передовых самолётов Bombardier, как Global 8000.

В рамках участия в NBAA-BACE компания Bombardier организует эксклюзивную встречу с Джоном Траволтой – пилотом, имеющим допуски к управлению более чем десятком типов воздушных судов, включая недавнюю сертификацию для полётов на Bombardier Global Express. В ходе мероприятия под названием Beyond the Flight Deck Траволта поделится личным опытом, накопленным за 50 лет полётов, и расскажет о событиях, сформировавших его как пилота.

Bombardier также выступает платиновым спонсором акции «Fund an Angel», организованной фондом Corporate Angel Network. Это мероприятие, которое пройдёт в среду, 21 октября, с 17:30 до 19:30 на террасе Waterbleau отеля Fontainebleau Las Vegas, призвано поддержать миссию фонда: помогать онкобольным получать доступ к специализированному лечению путем организации бесплатных перелётов на корпоративных и коммерческих воздушных судах, тем самым устраняя барьеры на пути к медицинской помощи и приближая пациентов к необходимому им лечению.



Число погибших в авариях бизнес-джетов снизилось на 41%

Хотя за первые девять месяцев текущего года число происшествий с участием бизнес-джетов во всём мире выросло на 24%, количество аварий с человеческими жертвами сократилось на треть, а общее число погибших снизилось более чем на 41% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – таковы данные исследования, проведённого изданием AIN.

За три квартала произошло 25 инцидентов без жертв и шесть катастроф с человеческими жертвами (погибло 17 человек). Для сравнения: за тот же период 2025 года было зафиксировано 16 инцидентов без жертв, девять катастроф с погибшими и 29 летальных исходов.

Более детальный анализ показывает, что улучшение статистики произошло исключительно за счёт сегмента бизнес-джетов, не зарегистрированных в США: число погибших в этом сегменте с начала года до конца сентября сократилось почти на 62%

по сравнению с 2025 годом. В то же время число погибших в авариях с участием бизнес-джетов, зарегистрированных в США, возросло.

За первые девять месяцев в трёх катастрофах погибло девять членов экипажа и пассажиров. В их числе – первая в истории катастрофа с человеческими жертвами, произошедшая с турбинным деловым самолётом, эксплуатируемым в рамках программы долевого владения (согласно правилам FAR Part 91K): 16 июня разбился Cessna Citation Latitude, в результате чего погиб один из четырёх пассажиров.

За этот же период произошло ещё две катастрофы с участием бизнес-джетов, зарегистрированных в США: 1 января шесть человек погибли при аварии Bombardier Challenger 650 во время взлёта, а 6 января два пилота погибли при крушении Gulfstream 200 во время попытки аварийной посадки.

За первые девять месяцев произошло также три катастрофы с участием бизнес-джетов, не зарегистрированных в США: 6 января частный самолёт Citation S/II (регистрация Венесуэлы) при посадке сбил насмерть мотоциклиста, находившегося на взлётно-посадочной полосе; 28 февраля при выполнении чартерного рейса самолёт Bombardier Learjet 45XR, зарегистрированный в Индии, потерпел крушение, не долетев до взлётно-посадочной полосы, и все пять человек, находившихся на борту, погибли. Кроме того, 13 апреля в результате катастрофы самолёта Citation Bravo, зарегистрированного в Боливии и выполнявшего перегоночный рейс, погибли оба пилота.

Хотя общее число аварий с участием деловых турбовинтовых самолётов в мире за первые девять месяцев снизилось по сравнению с аналогичным периодом 2025 года, количество погибших выросло почти на 53%. В текущем году в шести авариях с участием турбовинтовых самолётов, зарегистрированных в США, погибло 34 человека (для сравнения: в прошлом году в семи катастрофах погибло 23 человека). Гибель 48 человек в четырёх авариях чартерных рейсов составила основную часть от общего числа жертв (73 человека) в сегменте турбовинтовых самолётов, зарегистрированных за пределами США.

По-прежнему часто происходят случаи выкатывания воздушных судов за пределы ВПП. В среднем фиксируется около 10 таких инцидентов в месяц. Только в сентябре произошло 19 подобных случаев. На сегодняшний день ни один из этих инцидентов не привёл к человеческим жертвам, как это было и в первых двух кварталах 2025 года.



Ученые МАИ создали новый двигатель для малой авиации

Инженеры Московского авиационного института разработали новый компактный энергоузел на базе экспериментального турбореактивного двигателя малой мощности. Разработка предназначена для применения в беспилотных летательных аппаратах, небольших вертолётах и самолётах. Испытания двигателя запланированы на конец 2027 года.

Разработка представляет собой глубокую переработку экспериментального турбореактивного дви-

гателя малой мощности, который развивает тягу в 150 килограмм-сил и обладает эксплуатационным ресурсом порядка 50-100 часов. Подобные агрегаты ставят на некоторые БЛА, где не требуется длительного времени работы.

«Задача исследовательской группы заключалась в создании турбовального двигателя на базе турбореактивного двигателя. В такой силовой установке энергия продуктов сгорания топлива преоб-

разуется в крутящий момент на выводном валу. С выводного вала полезная мощность передается на воздушный винт, электрогенератор или другие механизмы», - рассказал руководитель проекта, заместитель начальника лаборатории №2 «Гибридные и электрические силовые установки» Института №14 «Передовая инженерная школа» МАИ Дмитрий Холобцев.

По техническому заданию модернизацию нужно было провести с минимальными изменениями конструкции исходного двигателя. На место реактивного сопла был установлен узел свободной турбины. В отличие от обычной, она не связана жёстко с компрессором (агрегатом для сжатия газа и подачи под давлением в камеру сгорания), поэтому может вращаться в широком диапазоне частот.

Кроме того, инженеры переработали отдельные элементы горячей части, применив передовые методы проектирования, 3D-печати в том числе и деталей из жаропрочных сплавов. Доработка велась с учётом увеличения ресурса до 3000 часов. При этом расчетная мощность модернизированной силовой установки составила от 270 до 300 кВт с возможностью кратковременного подъёма до 350 кВт.

Разработка может быть востребована в летательных аппаратах с гибридной силовой установкой, в том числе имеющими несколько винтомоторных групп. Это позволяет конструкторам свободно размещать винты в конструкции планера и более эффективно управлять вектором тяги. Такой двигатель можно использовать в качестве полноценного силового привода для небольших вертолётов, лёгких пилотируемых самолётов или аэротакси.



Garmin: более 2500 самолётов используют систему автоматической аварийной посадки

Компания Garmin сообщила, что спустя чуть более шести лет после первоначальной сертификации технологии в мае 2020 года функция Autoland работает на более чем 2500 самолётах 15 моделей.

Разработанная для экстренных случаев, таких как потеря управления пилотом, система Garmin Autoland позволяет пассажиру активировать функцию автоматической посадки самолёта простым нажатием специальной кнопки. Система также активируется, если не обнаруживает взаимодействия с пилотом, обеспечивая безопасность для тех, кто летает в одиночку.

Только в этом году технология Autoland получила сертификат на использование на самолётах HondaJet Elite II, Embraer Phenom 300EV, Pilatus PC-12 PRO и Epic E1000 AX. Получение сертификатов для самолётов HondaJet Elite II и Phenom 300EV ознаменовало первое появление функции автоматической посадки Garmin на двухдвигательных реактивных самолётах.

В 2027 году компания Garmin надеется получить разрешение регулирующих органов на использование системы Autoland на самолётах Cessna Citation M2 Gen3, Cessna Citation CJ3 Gen3, Cessna Citation CJ4 Gen3 и Beechcraft Denali компании Textron Aviation.

Функция автоматической посадки также стала доступна для интегрированных систем кабины пилота Garmin, включая G1000 NXi, G3000 и G3000 PRIME.

«Из более чем 2500 самолётов, которые сейчас ле-

тают с системой Autoland, почти 250 были модернизированы после поставки, включая подходящие платформы, которые изначально были поставлены без активированной технологии, а также самолёты King Air, прошедшие полную модернизацию, что позволило расширить возможности самолёта, выпущенного более 50 лет назад», - заявили в Garmin.

В число других самолётов, для которых сертифицирована система Garmin Autoland, входят Piper M600 SLS и M700 FURY, Cirrus Vision Jet G2, G2+ и G3, а также SR20 G7+, SR22 G7+ и SR22T G7+, Daher TBM 940, TBM 960 и TBM 980, HondaJet Elite II, некоторые модели Beechcraft King Air 200, B200, 300 и 350, Pilatus PC-12 PRO и Epic E1000 AX.



Bombardier Global 7500 получил сертификацию EASA по противоракетной защите

Компания BIRD Aerosystems завершила установку и сертификацию Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA) своей бортовой системы противоракетной защиты (AMPS) на самолёте Bombardier Global 7500.

О сертификации было объявлено 13 октября 2026 года компанией Ondas из Флориды, которая приобрела израильского специалиста по защите самолётов в марте 2026 года. Комплекс включает в себя направленные инфракрасные средства противо-

действия (DIRCM), лазерную систему, которая подавляет головки самонаведения ракет с тепловым наведением.

По данным Ondas, одобрение подтверждает, что интеграция комплекса защиты на Global 7500 соответствует применимым европейским требованиям к лётной годности, что позволяет включить систему защиты в сертифицированную конфигурацию самолёта. Информация об операторе самолёта не разглашается.



Система AMPS предназначена для противодействия переносным зенитным ракетным комплексам (ПЗРК) и другим ракетам с инфракрасным наведением. Компания заявляет, что она объединяет предупреждение о ракетном нападении, подтверждение угрозы, отслеживание и систему DIRCM, сводя количество ложных срабатываний «практически к нулю».

BIRD – не первая организация, которая устанавливает подобную защиту на Global 7500. В течение нескольких лет Global 7500 вызывал интерес у поставщиков средств противоракетной защиты. В июне 2021 года компания Leonardo объявила о заключении контракта на оснащение Global 7500, эксплуатируемого неназванным правительством Ближнего Востока, системой Miysis DIRCM.

В августе 2023 года Швейцария также заказала для своего государственного флота самолёт Global 7500 с системой защиты от ракет.

В феврале 2023 года компания BIRD объявила о заключении контракта на установку системы AMPS и системы SPREOS DIRCM, размещённых в подвесном модуле AeroShield, на самолёты Global 7500 и Gulfstream G700, принадлежащие неназванному европейскому заказчику. В отчёте Business Air News заказчиком назывался частный чартерный оператор, хотя BIRD публично не назвала эту компанию. Проект включал планы по получению дополнительного сертификата типа (STC) для каждого самолёта. Компания BIRD планировала завершить обе сертификации до конца 2026 года. Однако в заявлении Ondas о G700 нет никакой информации.

AMSTAT: вторичный рынок движется в разных направлениях

Компания AMSTAT опубликовала предварительный обзор вторичного рынка за третий квартал, который свидетельствует о том, что ситуация развивается разнонаправленно в зависимости от сегмента. Данные, обнародованные в преддверии выставки NBAA-BACE 2026 (пройдет 20-22 октября в Лас-Вегасе, США), указывают на ограниченное предложение и рост цен в сегментах тяжёлых и суперсредних бизнес-джетов, в то время как в ряде других категорий наблюдается снижение активности сделок.

«Хотя на момент публикации мы всё ещё продолжаем получать данные за третий квартал, имеющаяся информация уже указывает на то, что рынок движется в разных направлениях в зависимости от сегмента», - отметил Эндрю Янг, генеральный директор AMSTAT. «Тяжёлые и суперсредние бизнес-джеты продолжают выигрывать от ограниченного предложения и высокого спроса, тогда как в третьем квартале в сегментах средних и лёгких джетов, а также турбовинтовых машин, активность сделок снизилась».

Тяжёлые бизнес-джеты

Данные показывают, что объём предложения поддержанных тяжёлых самолётов стабилизировался после сокращения в первой половине года. Несмотря на замедление темпов сокращения, на продажу выставлено лишь 5,1% парка таких воздушных судов, тогда как средний показатель за 10 лет составляет 7%. У покупателей ещё меньше вариантов выбора среди самолётов более новых моделей, говорится в пресс-релизе AMSTAT.

Активность сделок остаётся высокой. По итогам третьего квартала общее количество сделок с начала года оказалось на 7,3% выше, чем за аналогичный период 2025 года. Ограниченное предложение и высокий спрос продолжают оказывать давление на цены в сторону повышения: с начала года медианная стоимость поддержанных тяжёлых бизнес-джетов выросла на 14%.

Суперсредние бизнес-джеты

Объём предложения суперсредних самолётов постепенно растёт после значительного сокращения в четвёртом квартале 2025 года. С начала года количество выставленных на продажу джетов увеличилось на 11,4%. Активность на рынке остаётся высокой: с начала года объём продаж превышает показатель аналогичного периода 2025 года на 11,7%. Медианные цены, росшие с 2025 года, в последнее время стабилизировались и с начала текущего года увеличились лишь на 2%.

Средние бизнес-джеты

Предложение поддержанных бизнес-джетов среднего класса выросло по сравнению с началом года: объём доступных бортов увеличился почти на 10%. В то же время активность сделок снизилась. Предварительные данные свидетельствуют о том, что с начала года продажи отстают от показателей 2025 года почти на 6%. Несмотря на это, медианные цены с начала года выросли на 4%.

Лёгкие бизнес-джеты

Объём предложения лёгких самолётов оставался

относительно стабильным на протяжении большей части года. На продажу выставлено около 7% парка этих воздушных судов, тогда как средний показатель за 10 лет составляет 8,9%. В первой половине 2026 года активность сделок в этом сегменте была высокой, однако в третьем квартале она упала на 26% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. В результате ожидается, что по итогам года количество сделок окажется примерно на 6,2% ниже уровня 2025 года. Учитывая стабильное предложение и снижение спроса, неудивительно, что медианные цены на поддержанные самолёты этого класса с начала года снизились на 4%.

Турбовинтовые самолёты

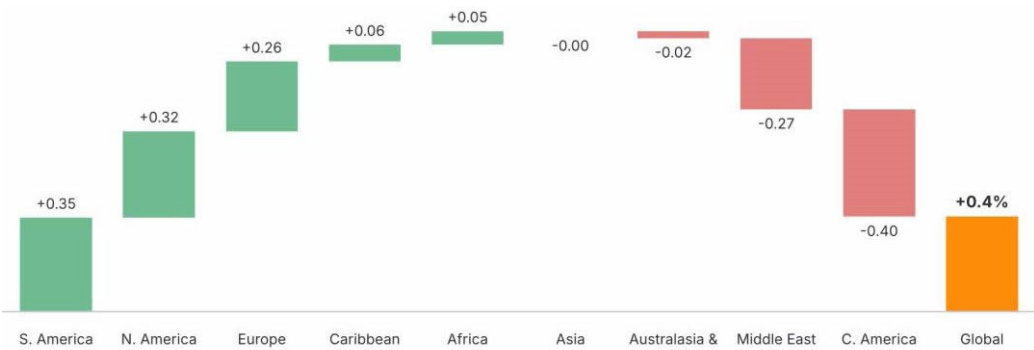
Предложение поддержанных турбовинтовых самолётов сокращалось на протяжении большей части года, однако летом эта тенденция сменилась на противоположную. В настоящее время объём предложения практически не изменился по сравнению с началом года. На продажу выставлено около 5% парка, тогда как средний показатель за 10 лет составляет 5,8%.

Продажи были активными в первой половине 2026 года, но по предварительным данным в третьем квартале количество сделок сократилось на 47% по сравнению с третьим кварталом 2025 года. Таким образом, ожидается, что активность по итогам года будет примерно на 9% ниже уровня 2025 года. Медианные цены снизились по сравнению с 2025 годом, хотя в 2026 году темпы падения замедлились, а с начала года цены упали на 5%.

Рост мирового трафика замедлился до 0,4% на фоне снижения спроса на чартеры

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 41-й неделе (5-11 октября) глобальная активность бизнес-джетов выросла всего на 0,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив чуть более 81400 вылетов по всему миру. Это был самый слабый недельный рост с тех пор, как сдвиг сроков празднования Дня труда привел к отрицательному результату на 36-й неделе, а четырёхнедельный тренд сократился до +2,3%.

С начала года по 11 октября трафик вырос на 3,3% в годовом исчислении. Северная Америка соответствовала глобальному тренду с ростом на 0,4%, в Европе увеличение составило 1,8%, а Южная Америка показала самый сильный рост среди крупных регионов – на 10,7%. Центральная Америка (-19,3%) и Ближний Восток (-12,9%) оставались самыми слабыми субрегионами.



Вклад* в глобальный рост в годовом исчислении по субрегионам (41-я неделя 2026 г. по сравнению с 41-й неделей 2025 г.). *Вклад = доля субрегиона в мировом трафике, умноженная на темпы его роста.

Что повлияло на трафик?

В отличие от 40-й недели, когда почти весь рост обеспечила Северная Америка, прирост на 41-й неделе был незначительным и распределился по нескольким регионам. Южная Америка добавила +0,35%, Северная Америка – +0,32%, а Европа – +0,26%. Центральная Америка (-0,40%) и Ближний Восток (-0,27%) нивелировали большую часть этого прироста.

Темпы роста сами по себе могут завышать показатели для небольших рынков, поэтому в таблице ниже приведён рейтинг стран, показавших наибольшие изменения за неделю, по их вкладу в глобальный рост. США, показавшие рост всего на 0,7%, по-прежнему оставались крупнейшим отдельным фактором, в то время как снижение на 20,2% в Мексике снова стало самым большим препятствием. В Европе выделялась Великобритания, показавшая рост на 11,9%.

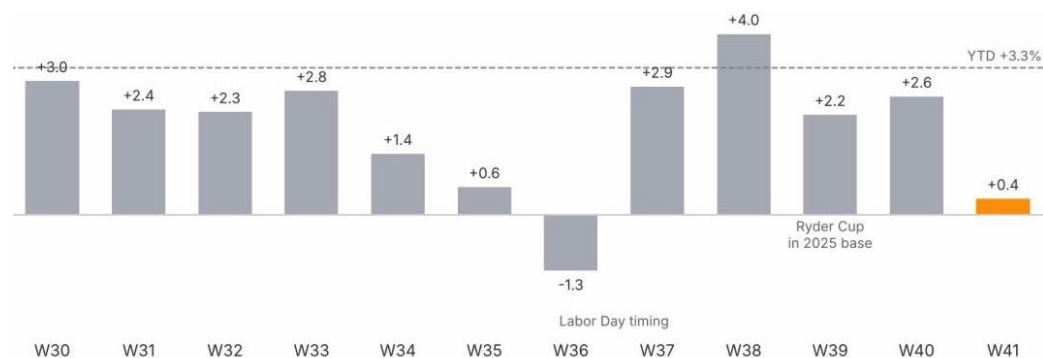
Country	YOY change	Contribution (pp)
United States	+0.7%	+0.47
Mexico	-20.2%	-0.40
United Kingdom	+11.9%	+0.24
Canada	-7.7%	-0.18
Colombia	+98.9%	+0.11
United Arab Emirates	-22.6%	-0.10

Наибольшие изменения среди стран мира, 41-я неделя (5-11 октября)

Контекст тренда

Приведённая ниже диаграмма позволяет оценить 41-ю неделю в контексте. В течение лета и начала осени еженедельный рост в годовом исчислении в основном оставался в диапазоне 2-4%, поэтому неделя с ростом на 0,4% выделяется. Большая часть замедления отражает сравнение с прошлым годом, а не внезапное падение активности: 41-я неделя 2026 года была на 2,3% более активной, чем 40-я неделя, что является нормальным сезонным скачком, в то время как 41-я неделя 2025 года подскочила на 4,6%, ознаменовав начало сильного четвёртого квартала прошлого года.

В середине недели активность оставалась на высоком уровне: в понедельник рост составил 2,7%, а во вторник – 3,9%, но выходные оказались слабыми вторую неделю подряд: в субботу снижение составило 2,8%, а в воскресенье – 4,9%, в результате чего с пятницы по воскресенье снижение составило 2,2% против роста на 2,1% с понедельника по четверг. Четырёхнедельный тренд в +2,3% теперь на целый процентный пункт ниже показателя с начала года в +3,3%.



Трафик бизнес-джетов во всём мире, процентное изменение по неделям в годовом исчислении (недели 30-41, 2026 г. против 2025 г.)

Анализ результатов по регионам

Северная Америка

На прошлой неделе североамериканский рынок практически не изменился, спрос вырос на 0,4% в годовом исчислении, и было выполнено чуть более 59000 вылетов. На долю США пришлось примерно 97% трафика в Северной Америке (и около 70% всех мировых вылетов) – почти 57200 рейсов, что всего на 0,7% больше, чем в прошлом году, в то время как в Канаде наблюдалось снижение на 7,7%. Крупнейшие штаты показали слабые результаты: Флорида снизилась на 2,1%, Калифорния – на 2,5%, а Теннесси – на 7,8%, а в Техасе активность осталась на прежнем уровне. Напротив, рост наблюдался на северо-востоке и в Среднеатлантическом регионе: Нью-Джерси вырос на 8,1% (Террборо – на 4,5%), Пенсильвания – на 9,6%, а Северная Каролина – на 7,6%. С начала года Северная Америка остаётся опорой глобального роста, увеличившись на 4,6%.

Европа

На 41-й неделе трафик в Европе вырос на 1,8% в годовом исчислении, составив чуть менее 11800 рейсов, а с начала года его динамика составляет +1,2%.

Region	W41 departures	W41 YOY	YTD YOY
North America	59,005	+0.4%	+4.6%
Europe	11,774	+1.8%	+1.2%
South America	2,906	+10.7%	+13.6%
Asia	2,423	0.0%	+1.6%
Middle East	1,449	-12.9%	-14.4%
Central America	1,354	-19.3%	-17.3%
Africa	976	+4.4%	+7.1%
Caribbean	795	+6.9%	+9.0%
Australasia & ANZ	732	-2.7%	-4.4%

Вылеты бизнес-джетов по субрегионам, 41-я неделя и с начала года (1 января – 11 октября)

Наибольший рост (11,9%) зафиксирован в Великобритании, где три лондонских аэропорта для бизнес-джетов – Лутон, Фарнборо и Биггин-Хилл – показали совокупный рост на 6,0%. Испания выросла на 3,7%, Италия – на 0,9%. В Германии же наблюдалось снижение на 5,5%, в Швейцарии – на 1,8%, а во Франции – на 1,1%.

Остальной мир

Регионы за пределами Европы и Северной Америки снова демонстрировали разнонаправленную динамику. Наиболее заметной стала Южная Америка, показавшая рост на 10,7%, при этом общий рост наблюдался за пределами Бразилии: Колумбия почти удвоила свои показатели (+99%), Венесуэла выросла на 42%, Аргентина – на 16%, а Бразилия – на 2,3%. Карибский бассейн увеличился на 6,9%, а Африка – на 4,4%, в то время как Азия осталась на прежнем уровне, а Океания и Австралия/Новая Зеландия снизились на 2,7%.

На Ближнем Востоке трафик из ОАЭ, Саудовской Аравии, Катар, Бахрейна, Кувейта и Омана достиг 552 рейсов, что является самым высоким недельным показателем с февраля. Однако прошлогодний октябрьский рост был более резким, поэтому разрыв с 2025 годом увеличился до -27,7% с -22,2% на 40-й неделе. Турция, крупнейший рынок региона, осталась на прежнем уровне.



Количество вылетов чартерных бизнес-джетов, процентное изменение по неделям в годовом исчислении (недели 30-41, 2026 г. против 2025 г.)

В Мексике наблюдалось падение на 20,2%, при этом количество рейсов, выполняемых самолётами, зарегистрированными в США, снизилось на 30,5%, а самолётами, зарегистрированными в Мексике, – на 9,5%. В Толуке падение составило 29%. Лос-Кабос восстановился после слабой 40-й недели: два его аэропорта обслужили 110 рейсов, что на 24% больше, чем за ту же неделю прошлого года.

За чем стоит следить на этой неделе: Чартеры

На 41-й неделе количество чартеров сократилось на 10,2% в годовом исчислении, составив 12479 рейсов. Это было третье подряд недельное снижение после -1,6% на 39-й неделе и -4,6% на 40-й неделе, и самое резкое падение как минимум с июля. Количество чартерных рейсов было почти таким же, как и на 40-й неделе, но на 41-й неделе прошлого года было на 6% больше рейсов, чем на предыдущей неделе, и в этом году чартерные рейсы не последовали этому сезонному росту.

Спад сосредоточен в Северной Америке, где чартерный трафик упал на 13,7%. В Европе этот сегмент снизился лишь незначительно, на 1,7%. С начала года спрос на чартеры сократился на 3,1%, что является самым слабым показателем среди основных типов коммерческих операторов.

Region	W41 2026	W41 2025	YOY change
North America	8,368	9,702	-13.7%
Europe	3,233	3,288	-1.7%
Rest of world	882	919	-4.0%

Трафик чартерных бизнес-джетов по регионам, 41-я неделя 2026 года по сравнению с 41-й неделей 2025 года

Кто летает?

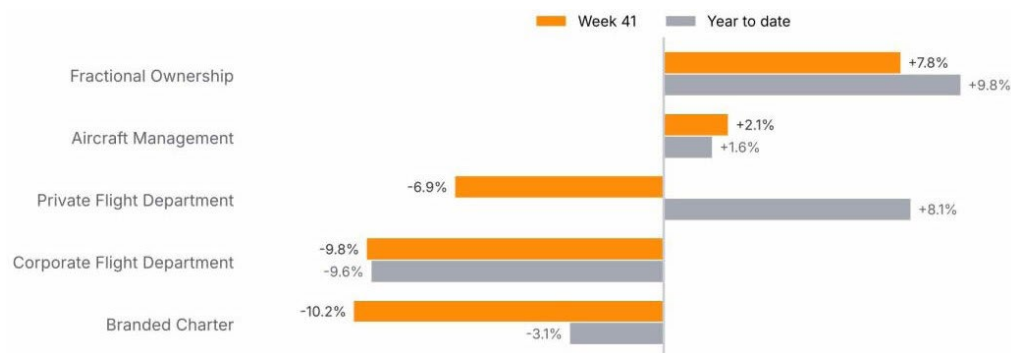
Трафик бизнес-джетов в доленом владении продолжает расти, увеличившись на 7,8% за неделю и добавив около 1,5% к общемировому росту. С начала года долевая активность выросла на 9,8%, а в сегменте управления воздушными судами – на 2,1% за неделю. В то же время, деятельность частных лётных подразделений снизилась на 6,9%, хотя с начала года она растёт на 8,1%, а трафик корпоративных лётных подразделений упал на 9,8%.

Взгляд на флот

Сопоставление данных о полетах WINGX с данными о флоте JETNET показывает, что на 41-й неделе использование самолётов замедлилось. Количество действующих самолётов увеличилось на 0,9%, но количество вылетов на один действующий самолет снизилось на 0,6%, а налёт на один самолёт практически не изменился, увеличившись на 0,3%, что противоречит тенденции 40-й недели, когда каждый тип самолётов совершал больше полётов.

Взгляд в будущее, на 42-ю неделю

- Чартерные перевозки: снижение показателей четвертую неделю подряд



Трафик бизнес-джетов в процентах по типам операторов на 41-й неделе и с начала года (с 1 января по 11 октября)

станет наиболее очевидным спадом в сегменте чартерных рейсов в этом году.

- Активность в выходные дни: с пятницы по воскресенье наблюдается спад активности уже две недели подряд; третья неделя может указывать на снижение спроса на отдых.
- NBAA-BACE: прошлогоднее шоу в Лас-Вегасе выпало на 42-ю неделю, в результате чего количество вылетов из аэропортов города за эту неделю достигло примерно 1295; если шоу в этом году выпадет на другую неделю, сравнение будет непростым.
- Четвертый квартал: прошлогодний всплеск начался на 41-й неделе, поэтому сравнения с аналогичным периодом прошлого года остаются сложными до ноября (+9,4% в ноябре 2025 года).

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «На прошлой неделе рост практически остановился на отметке +0,4%, но я рассматриваю это как возобновление прошлогоднего всплеска в четвертом квартале, а не как внезапное падение спроса. Сейчас мы следим за рынком чартерных рейсов, который снижается уже три недели подряд и на прошлой неделе упал на 10%, причем Северная Америка пострадала сильнее всего. Долевой трафик по-прежнему демонстрирует хорошие результаты, поэтому, похоже, это скорее сжатие в более чувствительном к ценам сегменте рынка, чем масштабная коррекция».

Measure	Value	vs last year
Business jets in service (JETNET)	25,723	–
Jets that flew in Week 41	13,699 (53.3% of fleet)	+0.9%
Departures per active jet	5.94	-0.6%
Flight hours per active jet	9.7	+0.3%
Active airframes, year-to-date	22,789	+2.5%
Jets for sale (JETNET)	1,728 (6.7% of fleet)	–
New listings, Week 41 (JETNET)	61	–

Флот и использование бизнес-джетов, 41-я неделя

Более 1200 операторов столкнулись с нехваткой персонала после решения FAA по старым джетам Citation

В письме NBAA и Ассоциации пилотов реактивных самолётов Citation (CJP), направленном в Федеральное управление гражданской авиации США (FAA), содержится просьба отложить как минимум на 90 дней отмену разрешений на обучение управления одним пилотом (single-pilot training exemptions, SPE) для некоторых самолётов Cessna Citation.

В письме исполнительному директору Службы лётных стандартов FAA Хью Томасу организации предупредили, что масштабные действия агентства могут нарушить безопасную эксплуатацию воздушных судов и подорвать доступ к специализированной подготовке пилотов.

«Временная приостановка позволит FAA оценить конкретные проблемы безопасности полётов с одним пилотом, отличить соответствующие требованиям организации от проблемных и совместно с операторами/пилотами-владельцами самолётов и поставщиками услуг по обучению разработать долгосрочное решение», - говорится в письме, под-

писанном старшим вице-президентом NBAA по операциям Хайди Уильямс и Робом Балзано, генеральным директором CJP и Фонда безопасности и образования CJP.

Письмо последовало за опубликованным в сентябре в Федеральном реестре уведомлением FAA об отмене разрешений SPE на эксплуатацию самолётов Cessna Citation CE-500, CE-550 и CE-560, первоначально сертифицированных для полётов с двумя пилотами, из-за того, что агентство назвало «широко распространённым несоответствием требованиям», а также из-за серии недавних аварий с участием устаревших самолётов Citation.

Для пилотов-владельцев примерно 1250 зарегистрированных в США самолётов Citation старого образца, подпадающих под действие данного решения, которые регулярно эксплуатировались одним пилотом с середины 1980-х годов, отмена требований касается не будущего соблюдения норм, а непосредственного операционного кризиса: каждый полёт теперь требует второго квалифицированного

пилота, что немедленно сказывается на расписании, стоимости и использовании самолётов. Спор по поводу методологии FAA по оценке аварийности имеет такое же значение для индустрии обучения пилотов, поскольку, если отраслевые группы смогут доказать ошибочность сравнения, основания для повсеместной отмены требований ослабнут. Если же они не смогут этого сделать, результатом может стать постоянное требование наличия двух пилотов без возможности возврата к полётам с одним пилотом для этих типов самолётов.

Ассоциации также отметили, что FAA не в полной мере объяснило, как действия, касающиеся отдельных владельцев разрешений, применяются к другим операторам. «Примечательно, что единственные два конкретных случая, упомянутых FAA, включают аварию 18 декабря 2025 года с участием Грега Биффла, которая, как признает FAA, произошла с нарушением правил», - говорится в письме. «Это, по сути, не имеет отношения к безопасности полётов с одним пилотом, соответствующих требованиям».

NBAA и CJP подчеркнули, что дополнительное время позволит агентству сохранить возможность решать выявленные проблемы, а также обеспечит необходимую поддержку текущей деятельности.

Решение FAA не затрагивает полёты с одним пилотом на самолётах Citation, таких как Citation 501 и 551, или CE-525, включая CJ1, M2, CJ2, CJ3, CJ3+ и CJ4, поскольку эти самолёты изначально были сертифицированы для управления одним пилотом и могут продолжать эксплуатироваться в таком режиме.



Argus: сентябрь превзошёл ожидания с ростом трафика по всему миру

В сентябре 2026 года мировая активность бизнес-авиации продемонстрировала рост на 1,5% по сравнению с сентябрем 2025 года и на 2,1% по сравнению с августом 2026 года. В Северной Америке наблюдалась положительная динамика: рост составил 0,9% в годовом исчислении, и европейский регион также вернулся к росту, показав увеличение активности на 0,7%. Аналитики TRAQPAK ожидают, что в октябре 2026 года общий трафик в Северной Америке вырастет на 1,1% в годовом исчислении. В Европе прогнозируется рост активности на 1,4% по сравнению с прошлым годом.

Северная Америка

В сентябре 2026 года в Северной Америке трафик бизнес-авиации вырос на 0,9% по сравнению с предыдущим годом. Первоначальный прогноз предсказывал снижение активности в этом месяце. Результаты по категориям операторов оказались неоднородными: сегмент долевого владения продолжал определять вектор развития отрасли, показав рост на 7,2% по сравнению с сентябрем 2025 года. Активность Part 135 выросла на 3,0% в годовом исчислении, тогда как в сегменте Part 91 зафиксировано снижение на 3,4% (на фоне двузначного падения активности средних и крупноразмерных джетов, наблюдаемого второй месяц подряд).

Показатели по категориям воздушных судов наибольший рост показали турбовинтовые самолёты – на 4,8% в годовом исчислении. За ними последовали лёгкие джеты с ростом на 3,6%, тогда как активность средних самолётов снизилась на 1,1%. Замкнули список крупноразмерные бизнес-джеты, показавшие снижение активности на 7,0% по сравнению с прошлым годом. Девять из двенадцати отдельных сегментов продемонстрировали положительную динамику. Самый значительный рост в отдельном сегменте вновь был зафиксирован в

Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	2.9%	7.5%	0.2%	4.8%
Small Cabin Jet	1.9%	4.1%	6.8%	3.6%
Mid Size Cabin Jet	-13.3%	1.0%	7.1%	-1.1%
Large Cabin Jet	-13.3%	-4.9%	13.9%	-7.0%
Total	-3.4%	3.0%	7.2%	0.9%

Sep 2026 vs Sep 2025

категории крупноразмерных джетов в доленом владении, где трафик увеличился на 13,9% в годовом исчислении.

Европа

В сентябре активность бизнес-авиации в Европе продемонстрировала рост, вопреки первоначальному прогнозу, предполагавшему спад. Общая активность выросла на 0,7% в годовом исчислении. Рост был зафиксирован во всех сегментах, за исключением сегмента крупноразмерных джетов, которые показали снижение на 6,7%.

Acft Type	Sep 26 vs Sep 25	Sep 26 vs Aug 26
Turbo Prop	11.4%	4.0%
Small Cabin Jet	0.2%	2.8%
Mid Size Cabin Jet	1.0%	-2.0%
Large Cabin Jet	-6.7%	-4.3%
Total	0.7%	-0.1%

Африка, Азия, Австралия и Южная Америка

Остальные регионы мира вновь продемонстрировали высокие показатели активности. Общий рост составил уверенные 9,6% в годовом исчислении, причём увеличение трафика было зафиксировано во всех категориях воздушных судов. При этом по сравнению с августом наблюдалось незначительное снижение месячной активности – на 0,3%.

Acft Type	Sep 26 vs Sep 25	Sep 26 vs Aug 26
Turbo Prop	12.7%	-1.6%
Small Cabin Jet	8.3%	-2.2%
Mid Size Cabin Jet	1.9%	-2.9%
Large Cabin Jet	8.7%	6.0%
Total	9.6%	-0.3%

AircraftPost: рынок бизнес-джетов сжимается на фоне снижения числа сделок

Согласно данным компании AircraftPost, входящей в состав AIN Media Group, вторичный рынок бизнес-джетов в этом году продолжает сокращаться: за первые три квартала количество сделок, самолётов, поступающих на рынок, и выставленных на продажу в целом снизилось.

Как следствие, общее количество случаев снижения запрашиваемой цены сократилось на 36,8%. Хотя активность по сделкам различалась в зависимости от категории воздушных судов, снижение числа корректировок цены в сторону уменьшения наблюдалось повсеместно, от сверхлёгких джетов

до моделей ультрабольшой дальности. Джо-Энн Арруда, руководитель отдела данных AircraftPost, отметила, что это свидетельствует о том, что «продавцы реже корректируют цены, что, вероятно, указывает на ценовую стабильность».

Согласно отчёту AircraftPost, за первые три квартала 2026 года общее количество сделок снизилось на 2,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив 776. В то же время число самолётов, поступивших на рынок, сократилось на 7% (до 1149), а количество выставленных на продажу бортов уменьшилось на 2,7% (до 955). При

этом 361 случай снижения цены, зафиксированный AircraftPost за девять месяцев, означает падение этого показателя на 36,8% в годовом исчислении.

В разрезе категорий воздушных судов снижение большинства показателей наблюдалось у лёгких и средних бизнес-джетов, а также у деловых самолётов с большим салоном и ультрабольшой дальности. В то же время, по крайней мере, в плане количества сделок, наблюдался рост продаж сверхлёгких, суперсредних и крупноразмерных джетов.

Количество сделок со сверхлёгкими джетами за первые три квартала 2026 года выросло на 1% (год к году), а число таких самолётов, поступивших на рынок, увеличилось на 14,7%. Однако общее количество выставленных на продажу самолётов сократилось на 7%. Число случаев снижения запрашиваемой цены уменьшилось на 19,2% по сравнению с прошлым годом. Лидером по количеству сделок за девять месяцев стала Cessna Citation M2 производства Textron Aviation (39 продаж), при этом средний срок нахождения этих самолётов на рынке составил 121 день.

На рынке лёгких бизнес-джетов наблюдалось некоторое снижение активности, однако показатели варьируются в зависимости от модели. Количество сделок в этом сегменте сократилось на 5,1%, а число самолётов, поступивших в продажу, уменьшилось на 0,9%. В результате количество случаев снижения цены упало на 35,6%, несмотря на то что общее число выставленных на продажу самолётов выросло на 11%. Что касается отдельных моделей, то лидером по числу сделок вновь стала



Citation CJ3+ (29 сделок за первые девять месяцев при среднем сроке экспозиции 126 дней). В то же время количество сделок с моделью CJ4 снизилось с 32 до 26, а число выставленных на продажу самолётов выросло с 19 до 24.

Сегмент средних бизнес-джетов продемонстрировал самые слабые показатели. Снижение большинства метрик свидетельствует о вялой динамике, «хотя некоторые модели продолжают показывать хорошие результаты». Количество сделок в этой категории сократилось на 15,7%, число новых предложений на рынке упало на 10,4%, а количество случаев снижения цены – на 21,5%. При этом общее число выставленных на продажу самолётов выросло на 2%.

Напротив, в сегменте суперсредних самолётов количество сделок выросло на 15,4%, число новых предложений увеличилось на 17,2%, а общее количество выставленных на продажу бортов подскочило на 30,9%. Несмотря на это, число случаев снижения цены резко сократилось – на 60,3%. Ещё одним лидером по числу сделок в этом году стал Bombardier Challenger 350: 18 сделок при среднем сроке экспозиции 116 дней.

В более высоком сегменте – бизнес-джетов с большим салоном – количество сделок также выросло (на 11,9%), хотя число новых предложений на рынке сократилось на 17,1%, а общее количество выставленных на продажу самолётов – на 12,9%. Аналогичная тенденция наблюдалась и в отношении цен: количество случаев их снижения в этом сегменте упало на 38,7%.

Рынок сверхдальних самолётов также характеризовался низкой активностью: количество сделок сократилось на 12,3%, число новых предложений упало на 24,4%, общее количество выставленных на продажу бизнес-джетов снизилось на 27%, а число случаев снижения цены рухнуло на 62,5%. Для этой категории также характерно ограниченное предложение. Например, доступно всего три самолёта Global 7500, тогда как в прошлом году их было девять. По мнению Джо-Энн Арруды, такая ситуация с предложением сказывается на количестве сделок, однако она добавила: «Это не обязательно свидетельствует о снижении спроса».

«Мы не наблюдаем моделей, полностью отсутствующих в продаже, но по ряду позиций предложение ограничено», - отметила Арруда. В другой категории к числу дефицитных моделей относится Gulfstream G280: на рынке представлено всего шесть таких самолётов (на 17 меньше, чем в прошлом году). Это произошло на фоне роста числа сделок с 13 до 20 за первые девять месяцев.

«В целом рынок остаётся относительно стабильным, однако тенденции существенно различаются в зависимости от категории и конкретной модели воздушного судна», - подытожила Арруда.



Самолёт недели

Оператор/владелец: **Weltall-Avia**

Тип: **Hawker Beechcraft 700A**

Год выпуска: **1983 г.**

Место съёмки: **сентябрь 2026 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко