BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 44 (853) 7 ноября 2026 г.

На этой неделе мы столкнулись с самым масштабным сбоем за всю двадцатилетнюю историю BizavNews. Облачный провайдер Beget подвергся массированной кибератаке, в результате которой пострадали почти 500 тысяч сайтов по всей стране. Наш сайт временно не работает! Но мы держимся, скоро доступ будет восстановлен. Причём это случилось после взлома неделей раньше из-за уязвимости PHP. Специалисты, с которыми мы пообщались говорят, что с большой долей вероятности оба этих инцидента стали возможными из-за взрывного развития ИИ, который, в том числе, используют злоумышленники. Мы уже изучаем различные возможности для обеспечения безопасности в будущем. Извините за причинённые неудобства!

Согласно последнему отчёту iFlightPlanner, в октябре цены на авиатопливо в США вновь выросли. Это происходит уже четвёртый месяц подряд. Стоимость авиакеросина (Jet-A) при полном обслуживании за прошлый месяц увеличилась на 30 центов, достигнув в среднем по стране $8,66 за галлон. Это на 3,6% выше сентябрьских показателей и более чем на доллар за галлон дороже, чем было в июне. Самые высокие цены зафиксированы на Аляске и Гавайях – почти $10 за галлон. В 48 смежных штатах средняя цена на Jet-A составила $8,60 за галлон (рост на 29 центов, или 3,5%), при этом наиболее высокие цены отмечены в Новой Англии ($9,11) и восточном регионе ($9,03).

В третьем квартале Gulfstream поставила 40 самолётов (пять средних G280 и 35 крупноразмерных), а за девять месяцев – 119 бизнес-джетов (18 G280 и 101 крупноразмерных). Для сравнения, за аналогичные периоды прошлого года было поставлено 39 (шесть G280 и 33 крупноразмерных) и 113 (18 G280 и 95 крупноразмерных) самолётов. Портфель заказов вырос на $1,5 млрд по сравнению с предыдущим кварталом, достигнув $25,4 млрд. Соотношение заказов к поставкам в третьем квартале составило 1,4:1, по сравнению с 1,3:1 в прошлом году.



Неделя Хэллоуина и отсрочка FII в Эр-Рияде привели к снижению глобальной активности

WINGX: Глобальная активность на прошлой неделе снизилась на 2,4%. Неделя Хэллоуина в США всегда слабая, и в этом году она была немного слабее, чем обычно, плюс отложенный форум FII в Эр-Рияде повлиял на прошлогодние показатели

стр. 19



ACJ: наблюдается растущий спрос на бизнес-авиацию со стороны государственных структур

Согласно обзору Airbus Corporate Jets, основанному на данных, полученных от 280 специалистов в области финансирования и брокериджа в сфере бизнес-авиации, государственные органы и организации госсектора всё чаще обращаются к услугам деловой авиации

стр. 24



Китайская компания Comac построила демонстрационный образец электросамолёта

Спустя три года после того, как компания Comac впервые продемонстрировала модель своего электрического самолёта CE-25A, китайский производитель, возможно, построил первый полномасштабный образец

стр. 25



Сертификация R66 для полётов по приборам делает такие вертолёты более доступными

В 2015 году коалиция отраслевых ассоциаций опубликовала документ, в котором содержался призыв к Федеральному управлению гражданской авиации США (FAA) упростить процесс сертификации однодвигательных вертолётов по правилам полётов по приборам (IFR)

стр. 26

Gulfstream и Jet Aviation продолжают демонстрировать стремительный рост в третьем квартале

Выручка аэрокосмического подразделения General Dynamics, в состав которого входят Gulfstream Aerospace и Jet Aviation, в третьем квартале выросла на 9,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила почти $3,54 млрд. Это стало возможным благодаря увеличению поставок и более выгодному распределению самолётов, а также расширению бизнеса по послепродажному обслуживанию в обеих дочерних компаниях. Прибыль аэрокосмического подразделения в этом квартале выросла на 19,3%, до $513 млн. За первые девять месяцев подразделение получило выручку в размере $10,34 млрд, что на 10,9% больше, чем годом ранее, и прибыль в размере $1,516 млрд, что на 19,8% больше.

В третьем квартале Gulfstream поставила 40 самолётов (пять средних G280 и 35 крупноразмерных), а за девять месяцев – 119 бизнес-джетов (18 G280 и 101 крупноразмерных). Для сравнения, за аналогичные периоды прошлого года было поставлено 39 (шесть G280 и 33 крупноразмерных) и 113 (18 G280 и 95 крупноразмерных) самолётов.

Примечательно, что в прошлом квартале был передан заказчику 33-й самолёт Gulfstream G800.

Портфель заказов аэрокосмического подразделения вырос примерно на $1,5 млрд по сравнению с предыдущим кварталом, достигнув почти $25,4 млрд. Соотношение заказов к поставкам в третьем квартале составило 1,4:1, по сравнению с 1,3:1 за тот же период годом ранее. В компании отметили, что спрос на самолёты Gulfstream остаётся высоким, несмотря на геополитические опасения и проблемы с процентными ставками.





Хелипойнтс проектирует авиационный комплекс во Владимирской области

Компания «Хелипойнтс», занимающаяся проектированием, строительством, сертификацией и эксплуатацией вертолётных площадок и вертодромов, ведёт проектирование производственного комплекса по техническому обслуживанию гражданских воздушных судов в рамках договора с АО «АБИ Групп» во Владимирской области. АБИ Групп – производитель замороженных продуктов питания.

Проект предусматривает инфраструктуру для приёма, размещения, хранения и технического обслуживания самолётов и вертолётов, а также для работы персонала и наземных служб.

В состав комплекса входят:

- Авиационная инфраструктура: взлётно-посадочная полоса с искусственным покрытием, рулёжные дорожки, перрон и три вертолётных площадки.
- Хранение и техническое обслуживание: производственный корпус, отдельный вертолётный ангар, склады оборудования и запасных частей.
- Обеспечение работы комплекса: административно-бытовые помещения, контрольно-пропускной пункт, навес для спецтехники и локальные очистные сооружения. Также предусмотрено здание пункта полётно-информационного обслуживания и метеорологического обеспечения полётов.

«Хелипойнтс» уже на этапе проектирования увязывает расположение объектов с процессами эксплуатации комплекса. Размещение ангара и маршруты движения воздушных судов прорабатываются с учётом подъезда спецтехники и доставки оборудования к месту обслуживания. Такой подход позволяет объединить авиационную инфраструктуру, производственные здания и вспомогательные объекты в единую систему.





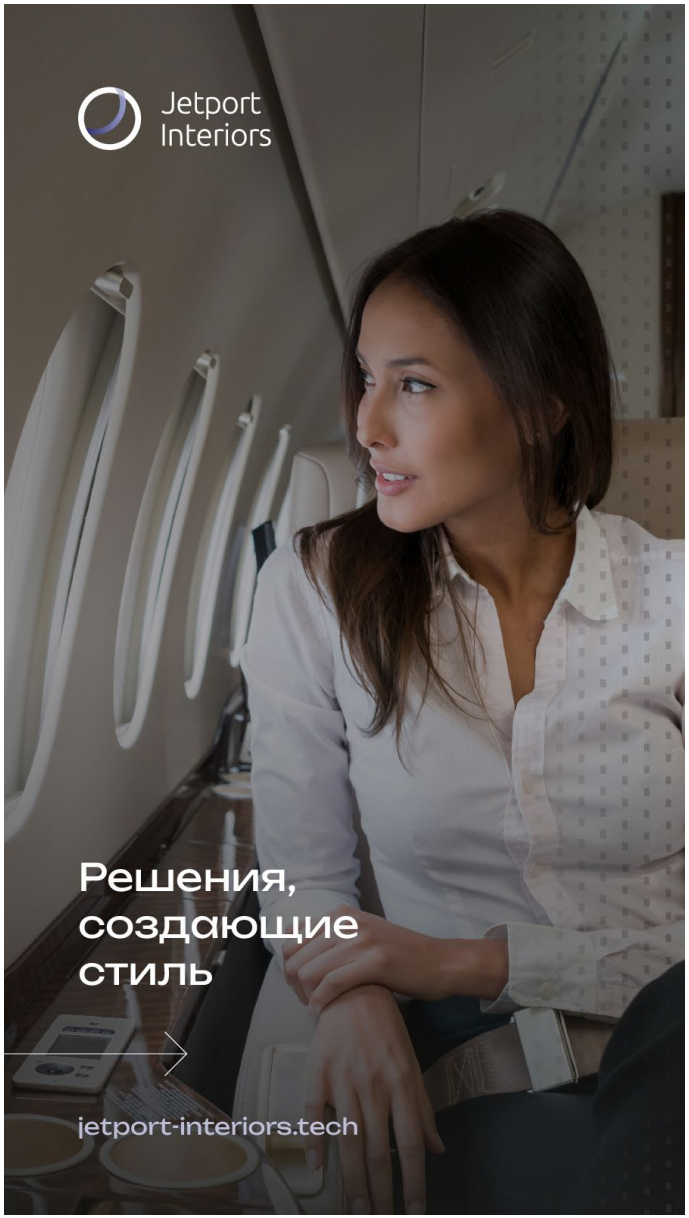
TLC Jet предлагает новым клиентам бонус в виде авиамиль

Компания TLC Jet, предоставляющая услуги по аренде частных воздушных судов, запустила бонусную программу для новых клиентов. Это стало возможным благодаря соглашению, заключённому ранее в этом году с авиакомпанией American Airlines: теперь клиенты TLC могут накапливать мили в рамках программы для часто летающих пассажиров этого перевозчика.

Как сообщил основатель и президент TLC Jet Джастин Файрстоун, участники программы American Airlines AAdvantage, которые до конца текущего года оформят свой первый соответствующий условиям акции заказ в TLC Jet, получат 100000 миль и баллов лояльности AAdvantage. По словам Файрстоуна, это количество баллов позволит клиенту преодолеть половину пути до получения элитного статуса Executive Platinum в авиакомпании.

Файрстоун рекомендует потенциальным клиентам связаться с представителями TLC перед оформлением бронирования, чтобы уточнить, подпадают ли они под условия акции, и ознакомиться со всеми её деталями. Он отметил, что данное предложение служит для путешественников дополнительным стимулом впервые воспользоваться услугами частной авиации – будь то поездка на отдых, деловая командировка или путешествие в конце года.





Новый международный аэропорт открылся за Полярным кругом

В Гренландии состоялось открытие новых международных «воздушных ворот» – реконструированного и переименованного международного аэропорта Илулиссат (BGJN). Аэропорт расположен на западном побережье Гренландии – крупнейшего острова в мире, являющегося автономной территорией Дании. Это последний объект из трёх новых аэропортов: ранее, в 2024 году и в начале текущего года, были открыты аэропорты в Нууке и Какортоке.

Аэропорт Илулиссат располагает терминалом площадью около 5000 кв.м и ВПП около 2200м, что почти в три раза длиннее прежней полосы. Увеличенная длина ВПП позволяет принимать прямые международные рейсы, следующие на север Гренландии и в район залива Диско, где находится ледяной фьорд Илулиссат – объект Всемирного наследия ЮНЕСКО.

По словам властей, интенсивность полётов в Илулиссате, расположенном примерно в 250 к северу от Полярного круга, будет наращиваться постепенно. Компания Greenland Airports планирует, что аэропорт выйдет на полную мощность к третьему кварталу 2027 года.

«Открытие аэропорта Илулиссат – ещё одна важная веха для Гренландии. Наряду с новыми аэропортами в Нууке и Какортоке, он открывает новые возможности для развития туризма во всех наших регионах», - отметила Линда Клейст, генеральный директор организации Visit Greenland. «Однако сама по себе инфраструктура не создаёт долгосрочной ценности. Важно то, как мы вместе воспользуемся этими возможностями: будем укреплять местный бизнес, создавать перспективы для наших сообществ и развивать туризм так, чтобы сохранять нашу природу, культуру и уклад жизни».





DC Aviation Malta пополнила флот третьим Global 7500

Компания DC Aviation Malta получила третий самолёт Bombardier Global 7500, расширив свой флот сверхдальних бизнес-джетов до шести воздушных судов.

Самолёт будет эксплуатироваться под мальтийским AOC. Оператор заявил, что дальность полёта и салон Global 7500 соответствуют потребностям международных клиентов, обеспечивая прямые рейсы между основными пунктами назначения по всему миру.

«Добавление третьего самолёта Global 7500 в наш флот – важный шаг в нашей стратегии роста и отражение опыта, накопленного нами в управлении и эксплуатации самолётов Bombardier», - заявил Стэнли Бугея, управляющий директор DC Aviation Malta. «Мы продолжаем укреплять наши возможности в области сверхдальних перелётов, оставаясь при этом сосредоточенными на предоставлении нашим клиентам поистине уникального опыта, адаптированного к их индивидуальным потребностям».





Цены на топливо продолжают расти

Согласно последнему отчёту iFlightPlanner, в октябре цены на авиационное топливо в США вновь выросли. Это происходит уже четвёртый месяц подряд.

Стоимость авиакеросина (Jet-A) при полном обслуживании за прошлый месяц увеличилась на 30 центов, достигнув в среднем по стране $8,66 за галлон. Это на 3,6% выше сентябрьских показателей и более чем на доллар за галлон дороже, чем было в июне. Самые высокие цены зафиксированы на Аляске и Гавайях – почти $10 за галлон. В 48 смежных штатах средняя цена на Jet-A составила $8,60 за галлон (рост на 29 центов, или 3,5%), при этом наиболее высокие цены отмечены в Новой Англии ($9,11) и восточном регионе ($9,03).

Что касается авиационного бензина (Avgas), то в октябре средняя цена на марку 100LL при полном обслуживании составила $7,85 за галлон, что на 10 центов больше, чем в сентябре. В восточном регионе, Новой Англии, Северо-Западном горном регионе и регионе Западного побережья Тихого океана цена превысила $8 за галлон, а на Гавайях и Аляске достигла $12,35 и $11,25 соответственно. Стоимость бензина 100LL при самостоятельной заправке выросла на 15 центов, до среднего уровня $6,82 за галлон.

Данные iFlightPlanner были собраны на основе информации о ценах более чем 3300 операторов наземного обслуживания (FBO) и поставщиков авиатоплива по всей территории США.

Флот CJ4 Gen2 компании Jet OUT достиг 15 бизнес-джетов

Компания Jet OUT получила от Textron Aviation свой 15-й новый самолёт Cessna Citation CJ4 Gen2. Благодаря этому чартерный оператор, базирующийся в Милуоки, стал обладателем крупнейшего парка Citation CJ4, используемого в сфере чартерных перевозок в США.

«Этот парк – свидетельство доверия, которое владельцы оказывают Jet OUT, а также результат дисциплинированной работы команды, обеспечивающей каждый наш рейс», - отметил генеральный директор Джо Кривелло. «CJ4 Gen2 остаётся основой нашего флота, и, прислушиваясь к пожеланиям владельцев относительно их будущих направлений, мы сейчас оцениваем, какие ещё модели могли бы удачно дополнить наш авиапарк».

Все 15 воздушных судов были получены всего за три с небольшим года.

Согласно данным компании, за первые девять месяцев 2026 года налёт увеличился на 92% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. За 12 месяцев (по сентябрь включительно) самолёты компании преодолели более 4 млн миль, совершив рейсы в 659 аэропортов, как в 48 смежных штатах США, так и в 15 других странах и на различных территориях.

Начиная с 2024 года, компания Jet OUT расширила свою географию: помимо штаб-квартиры в Милуоки, были открыты региональные базы в Южной Флориде, Скоттсдейле и Форт-Уэрте. Кроме того, в соседнем Уокешо строится ангар. Каждый самолёт базируется в непосредственной близости от обслуживаемых им владельцев, а на местах работают собственные экипажи пилотов и специалисты по техническому обслуживанию.



Bell: поставки модели 407 растут

В третьем квартале компания Bell поставила 29 коммерческих вертолётов – на один меньше, чем годом ранее. Компания также сообщила о снижении выручки на 9%, до $933 млн.

В третьем квартале были поставлены: тринадцать вертолётов модели 505, двенадцать – модели 407, три – модели 429 и один – модели 412. Для сравнения: в аналогичном периоде 2025 года Bell передала заказчикам пятнадцать вертолётов 505, восемь – 407, шесть – 429 и один – 412. Таким образом, поставки модели 407 выросли на 50% по сравнению с прошлым годом, тогда как объём поставок модели 429 сократился вдвое.

За первые девять месяцев 2026 года Bell передала заказчикам 85 коммерческих вертолётов (годом ранее за тот же период – 91). Объём поставок военной техники с начала года составил пять конвертопланов V-22 (против семи за аналогичный период 2025 года).

По состоянию на конец квартала портфель заказов Bell оценивался в $7,6 млрд. По данным компании Textron, снижение выручки в третьем квартале 2025 года на $93 млн было обусловлено сокращением доходов от военных заказов на $59 млн (преимущественно из-за уменьшения объёма по программе MV-75), а также снижением выручки от продажи коммерческих вертолётов, запчастей и услуг на $34 млн, что связано с изменением объёмов и структуры поставок. Прибыль в данном сегменте составила $76 млн, на $16 млн (или 17%) меньше, чем в предыдущем периоде. В компании объяснили это, прежде всего, изменением объёмов и структуры поставок.

Metro Aviation представила концепцию медицинского оснащения для H140

На прошедшей конференции Air Medical Transport Conference компания Metro Aviation представила новую концепцию медицинского оснащения для вертолёта Airbus H140. Конфигурация, разработанная для нужд вертолётной санитарной авиации (HEMS), обеспечивает медицинским бригадам повышенную гибкость и удобство доступа. По заявлению компании, конструкция задней кромки пола была выпрямлена, что позволяет избежать перекосов или скольжения оборудования при его погрузке и выгрузке.

«Мы потратили годы, изучая потребности медицинских бригад при работе на борту воздушных судов», - отметила Эми Макмаллен, директор по конфигурации воздушных судов в Metro Aviation. «В случае с H140 у нас появилась возможность использовать полученные отзывы и создать интерьер, адаптированный к реальным рабочим процессам медиков, а не заставлять их подстраиваться под особенности вертолёта».

Концепция Metro Aviation включает центральную медицинскую консоль, множество точек крепления оборудования, задний отсек для хранения, а также возможность установки системы с механизированными носилками. Основной акцент сделан на модульности: это позволяет эксплуатантам адаптировать вертолёт под конкретное медицинское оборудование и специфические операционные задачи.

В процессе разработки H140 компания Metro Aviation тесно сотрудничала с Airbus, предоставляя обратную связь от лица эксплуатанта.



Simply Jet приобретает FlyTyrol

Швейцарский чартерный брокер Simply Jet приобрел австрийского оператора FlyTyrol. Сделка, закрытая в начале сентября, включает передачу сертификата эксплуатанта (AOC), выданного австрийским авиационным регулятором Austro Control.

Финансовые условия сделки не разглашаются. Компания FlyTyrol сохранит своё название и весь штат сотрудников. В компании работают 14 человек, а её парк воздушных судов, базирующийся в Инсбруке и Зальцбурге (Австрия), состоит из четырёх самолётов. Cessna Citation M2 и Cessna Citation CJ3+ доступны для чартерных рейсов, а Cessna Citation CJ2+ и Cessna Citation XLS находятся в частном управлении.

Приобретение стало частью плана преемственности для основателя FlyTyrol Хельмута Эдера, который принял решение отойти от дел в 2027 году. «Я горжусь тем, что дело, которое я создавал более двух десятилетий, продолжит развиваться под эгидой Simply Jet», - отметил Эдер. «Наши ценности остаются прежними: предоставление услуг высочайшего уровня по управлению воздушными судами для их владельцев и обеспечение безупречных полётов для наших чартерных клиентов». На посту управляющего директора FlyTyrol его сменит Филипп Ярнот.

В Simply Jet заявили, что благодаря этой сделке планируют стать «ключевым игроком» в сфере управления воздушными судами в ближайшие годы. Цель компании – увеличить количество находящихся в управлении самолётов до 10 единиц к 2030 году.

Jet Aviation представляет обновлённый и расширенный FBO в Амстердаме

Компания Jet Aviation объявила о завершении реконструкции и расширении своего комплекса FBO в Амстердаме, Нидерланды. Обновлённый объект располагает гибкими зонами отдыха, способными вместить большие группы пассажиров, а также дополнительными офисными и складскими помещениями для местных операторов. Площадь комплекса увеличилась примерно на 400 кв.м и теперь составляет около 1000 кв.м.

В число новых пространств входят: специализированный пассажирский зал с возможностью изменения конфигурации для размещения больших групп путешественников, отдельный зал для деловых встреч, дополнительные офисы для местных операторов и брокеров, а также складская зона для нужд базирующихся здесь воздушных судов.

Эдгар Геррейро, вице-президент по операциям FBO в Европе, отмечает: «В рамках всей нашей сети FBO мы стремимся предоставлять безупречный, персонализированный сервис и создавать условия, отвечающие меняющимся потребностям наших пассажиров и экипажей. Амстердам – важный пункт в нашей европейской сети и ключевые «ворота» для деловой авиации. Обновлённый и расширенный комплекс подтверждает наше стремление удовлетворять запросы пассажиров в Амстердаме, обеспечивая при этом высокий уровень обслуживания, которого ожидают от Jet Aviation как в Европе, так и за её пределами».

Комплекс расположен в терминале для авиации общего назначения (General Aviation Terminal) в районе Схипхол-Ост (Schiphol-Oost), непосредственно рядом с перроном для деловых самолётов. Такое расположение обеспечивает прямой доступ к лётной зоне, что позволяет сделать процессы прибытия, отправления и наземного обслуживания максимально эффективными.



Wisk открывает вертипорт для испытаний автономных eVTOL

Компания Wisk Aero открыла вертипорт размером 30 на 30 метров в муниципальном аэропорту Холлистер (KCVH) в Калифорнии. Как сообщила компания, объект предназначен для тестирования систем посадки и навигации автономных летательных аппаратов, как с помощью вертолётов-имитаторов, так и с использованием собственного беспилотного аэротакси Gen 6 (eVTOL). По заявлению Wisk, это один из первых в США вертипортов на территории общественного аэропорта, спроектированный как для пилотируемых, так и для автономных летательных аппаратов.

Согласно документам, поданным в администрацию города Холлистер в июле, до начала 2027 года на площадке будет использоваться вертолёт Bell 206, оснащённый комплексом датчиков (с пилотом на борту) для отработки базовых взлётов и посадок. На последующих этапах, с конца 2026 по начало 2028 года, планируется задействовать аппарат Gen 6 для проведения автономных испытаний в режиме висения, а затем и для выполнения более сложных манёвров. В Wisk заявляют, что вертипорт «полностью готов к эксплуатации», однако не уточняют, совершал ли уже какой-либо летательный аппарат посадку на эту площадку.

Хотя в городских документах объект характеризуется как «временный» вертипорт, в самой компании Wisk его описывают как «мобильный комплекс», который можно легко адаптировать для будущих площадок лётных испытаний. Приподнятая над землей стальная платформа оснащена солнечными панелями и накопителями энергии, а также соединена с рулежными дорожками аэропорта. По словам представителей Wisk, установленные на площадке приёмопередающие устройства позволят тестировать системы точной навигации в условиях ограниченной видимости или её полного отсутствия. Также планируется отработка заходов на посадку, уходов на второй круг и точечных приземлений без использования GPS.

Кроме того, в Wisk называют этот вертипорт «инфраструктурным опорным пунктом» в рамках инициативы California Advanced Air Mobility Corridors Initiative. Этот проект, реализуемый организацией Monterey Bay Economic Partnership, направлен на создание воздушного коридора, соединяющего общественные аэропорты вдоль центрального побережья Калифорнии. «Размещение наших летательных аппаратов на специально построенном вертипорте обеспечивает именно те физические условия, которые необходимы для проверки технологий точной посадки и всего комплекса наших систем автономного управления», - заявил генеральный директор компании Wisk Себастьен Виньерон.

Виньерон добавил, что Wisk будет передавать данные, полученные в ходе эксплуатации вертипорта, в рамках пилотной программы FAA по интеграции eVTOL – eIPP. Компания Wisk, базирующаяся в Маунтин-Вью (штат Калифорния), участвует в проекте eIPP совместно с Департаментом транспорта штата Техас. В этом же проекте задействована компания Archer Aviation, которая, как ожидается, к концу года завершит сделку по приобретению Wisk у корпорации Boeing.



FAA формирует единый подход к инфраструктуре eVTOL: значение для российской авиационной отрасли

Комитет Ассоциации вертолётной индустрии (АВИ) «Посадочные площадки» прокомментировал эту инициативу американских авиавластей и пояснил, какое значение она может иметь для авиации в России.

22 октября 2026 года Федеральное авиационное управление США (FAA) представило проект документа AC 150/5390-4 Vertical Flight Aircraft Infrastructure Design, устанавливающего единые стандарты проектирования инфраструктуры для воздушных судов вертикального взлёта и посадки. Документ объединяет ранее действовавшие рекомендации по проектированию вертолётных площадок и вертипортов, предназначенных в том числе для электрических воздушных судов (eVTOL).

Принципиальное значение инициативы заключается в переходе от раздельного регулирования инфраструктуры к единому подходу, учитывающему эксплуатационные характеристики различных типов воздушных судов.

Что это означает для России?

Развитие беспилотной авиации и перспективных воздушных судов вертикального взлёта ставит вопрос о дальнейшем совершенствовании нормативной базы проектирования посадочных площадок.

Опыт FAA демонстрирует перспективность подхода, при котором существующая вертолётная инфраструктура рассматривается как основа для внедрения новых видов воздушного транспорта. При этом совместное использование площадок различными типами воздушных судов требует оценки их совместимости по геометрическим параметрам, несущей способности конструкций, воздушным подходам, аэродинамическому воздействию и инженерному оснащению.

По мнению Комитета по посадочным площадкам Ассоциации вертолётной индустрии, для России представляют интерес три направления дальнейшей работы:

- Совершенствование действующих нормативных документов с учётом перспектив эксплуатации новых типов воздушных судов вертикального взлёта и посадки;
- Разработка технических рекомендаций по адаптации существующих вертолётных площадок для совместного использования различными типами воздушных судов;
- Формирование единых подходов к проектированию светосигнального оборудования, обеспечению безопасности полётов и размещению сопутствующей инженерной инфраструктуры.

Ключевой вывод: развитие перспективных видов воздушного транспорта должно сопровождаться опережающим развитием наземной инфраструктуры и соответствующей нормативно-технической базы.

Формирование универсальной инфраструктуры вертикального взлёта и посадки может стать одним из направлений развития российской авиационной отрасли, позволяющим рационально использовать существующие объекты и создавать условия для внедрения новых технологий.

Проект FAA проходит общественное обсуждение до 11 января 2027 года. Публикация окончательной версии запланирована на лето 2027 года.



FAA одобрило увеличение сроков службы всех компонентов вертолётов R44

Компания Robinson Helicopter получила одобрение FAA на продление максимальных сроков эксплуатации всех компонентов с ограниченным ресурсом, установленных на вертолётах серии R44 текущего производства, включая двухместную модификацию R44 Cadet.

Увеличение ресурса этих деталей позволяет сократить количество их обязательных замен в течение срока службы воздушного судна, что ведёт к снижению эксплуатационных расходов и времени простоя. Для эксплуатантов это означает уменьшение числа плановых демонтажей компонентов и снижение затрат на запчасти в пересчёте на час налёта. Дилеры и сервисные центры, в свою очередь, реже сталкиваются с ситуациями, когда вертолёт оказывается выведенным из эксплуатации (AOG) из-за истечения ресурса деталей, что позволяет более эффективно и предсказуемо планировать работы в технических центрах.

Наиболее заметный эффект ощутят владельцы парков с высокой интенсивностью использования – лётные школы, туристические и сельскохозяйственные компании: для них данные изменения напрямую означают снижение прямых эксплуатационных расходов на час полёта.

«Наши клиенты оценивают вертолёт не только по его первоначальной стоимости, но и по совокупным затратам на эксплуатацию в течение всего срока службы», - отметил Дэвид Смит, президент и генеральный директор Robinson Helicopter. «Продление ресурса этих компонентов стало возможным благодаря накопленным данным по всему авиапарку и нашему полному контролю над производственным процессом. Поскольку мы самостоятельно проектируем, производим и проверяем эти детали, не передавая этапы работ сторонним поставщикам, мы можем проследить весь цикл производства и качество на каждом этапе, что даёт нам уверенное обоснование для увеличения сроков службы. Именно такая вертикальная интеграция и контроль качества позволяют снизить расходы на техническое обслуживание и эксплуатацию без ущерба для запаса прочности. Обеспечение доступности и предсказуемости владения вертолётом – это не просто преимущество, а обязательное требование в нашей отрасли».

Обновленный раздел «Ограничения лётной годности» (Airworthiness Limitations Section) руководства по техническому обслуживанию вертолётов R44, одобренный FAA, доступен на веб-сайте Robinson Helicopter в разделе «Публикации» (Publications).



Поставки Textron Aviation в третьем квартале выросли на 21%

В третьем квартале компания Textron Aviation передала заказчикам 51 бизнес-джет Cessna Citation, что на 21% больше, чем 42 самолёта, поставленных за аналогичный период прошлого года. Производитель из Уичито также сообщил о росте выручки на 14%. При этом поставки коммерческих турбовинтовых самолётов снизились: 32 единицы против 39 годом ранее.

Выручка за квартал достигла $1,7 млрд, что на $201 млн больше по сравнению с прошлым годом. Увеличение объёма продаж воздушных судов обеспечило рост на $152 млн (преимущественно за счёт роста поставок и изменения структуры продаж самолётов семейства Citation, что компенсировало спад в сегменте турбовинтовых машин), а ещё $49 млн пришлись на долю послепродажного обслуживания и поставок запчастей. Как сообщила материнская компания Textron Inc., прибыль сегмента выросла на 4%, до $179 млн, хотя производственные издержки частично нивелировали положительный эффект от увеличения объёмов. По состоянию на 30 сентября портфель заказов Textron Aviation оценивался в $8 млрд.



«Спрос как на реактивные, так и на турбовинтовые самолёты остаётся высоким: в третьем квартале подразделение зафиксировало самый большой объём заказов с 2023 года», - заявила генеральный директор Textron Inc. Лиза Атертон в ходе телефонной конференции, посвящённой финансовым результатам компании.

Отвечая на вопрос о том, влияют ли рост процентных ставок или геополитическая напряжённость на поведение покупателей, Атертон отметила: «Мы не наблюдаем никаких изменений в этом плане». Напротив, она указала на «самый высокий за почти три года объём заказов», объяснив это, в частности, инвестициями в расширение функциональных возможностей воздушных судов, а также высоким спросом на лётные часы. Структура поступающих заказов также остаётся стабильной.

Атертон подчеркнула, что клиенты, которые могут рассчитывать на получение самолёта в чётко определённые сроки (вместо того чтобы вносить депозит и ждать годами), более склонны к совершению покупки. «Если нам удастся и дальше наращивать объёмы производства, полагаю, мы увидим ещё более значительный рост числа заказов», - отметила она.

В третьем квартале было поставлено 10 Citation M2 Gen2, девять CJ3+/CJ3 Gen2, семь CJ4 Gen2, пять Ascend, 11 Latitude и девять Longitude. Для сравнения: в третьем квартале 2025 года Textron Aviation поставила пять M2 Gen2, восемь CJ3+, девять CJ4 Gen2, четыре XLS Gen2, 11 Latitude и пять Longitude.

Что касается турбовинтовых самолётов, то Textron Aviation поставила 17 Caravan (годом ранее – 20) и один SkyCourier (в третьем квартале 2025 года – четыре). Поставки серии King Air составили 14 единиц (10 самолётов модели 260 и четыре – модели 360) по сравнению с 15 единицами (пять King Air 260 и десять King Air 360) годом ранее. В отчётном квартале компания не поставила ни одного учебно-тренировочного самолёта Beechcraft T-6 (для сравнения: за аналогичный период прошлого года было поставлено пять единиц). Кроме того, было передано 76 поршневых самолётов (включая модели Pipistrel), что меньше, чем 88 единиц годом ранее.

Выручка от послепродажного обслуживания выросла по сравнению с прошлым годом. По словам Атертон, это свидетельствует об устойчивом спросе со стороны всей клиентской базы Textron Aviation, а не какой-то одной категории эксплуатантов. «Мы наблюдаем высокую интенсивность эксплуатации авиатехники как у крупных операторов, так и у частных владельцев», - отметила она. «Думаю, дело в увеличении налёта, а также в том, что клиенты ценят наше надёжное партнёрство в сфере послепродажного обслуживания».

Атертон сообщила, что ситуация с доступностью комплектующих на производстве значительно улучшилась: состояние цепочки поставок Textron «вернулось к уровню примерно 2021 года». Она добавила: «Мы ещё не достигли показателей 2019 года, но постепенно приближаемся к тому уровню доступности запчастей, который наблюдался несколько лет назад».

Оставшиеся «узкие места» сосредоточены в нескольких конкретных областях (двигатели, профильные изделия, лонжероны и вспомогательные силовые установки), и компания уделяет особое внимание именно этим направлениям. Что касается лонжеронов – компонентов, которые Атертон назвала «критически важным элементом, сдерживающим производство», то Textron Aviation привлекла второго поставщика. Ожидается, что новый партнёр начнёт поставки уже в следующем квартале, а эффект от этого сотрудничества будет нарастать вплоть до 2027 года.



Рост показателей Bombardier в третьем квартале обеспечен за счёт сервисного направления

Сервисное подразделение канадского производителя Bombardier играет всё более значимую роль в деятельности компании. Согласно результатам третьего квартала, выручка от оказания постпродажных услуг выросла на $111 млн, до $701 млн, что позволило довести общую выручку до $2,37 млрд, несмотря на снижение объёмов поставок новых воздушных судов.

Выручка от производства и прочих направлений сократилась до $1,67 млрд на фоне уменьшения числа поставок, что было частично компенсировано ростом цен. Компания поставила 33 бизнес-джета (на один меньше, чем 34 в аналогичном квартале прошлого года): количество поставленных средних самолётов Challenger снизилось до 12, тогда как поставки крупногабаритных бизнес-джетов Global остались на прежнем уровне – 21 самолёт.

Рост в сегменте услуг способствовал повышению рентабельности. Скорректированный показатель EBITDA увеличился на 7%, до $382 млн, а рентабельность по нему выросла на 70 базисных пунктов, достигнув 16,1%. Скорректированная рентабельность по EBIT увеличилась на 150 базисных пунктов, до 11,3%. В Bombardier объясняют это более весомым вкладом сервисного направления и сокращением расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР). Чистая прибыль от продолжающейся деятельности снизилась с $85 млн до $81 млн, поскольку рост финансовых расходов, главным образом за счёт неденежной переоценки справедливой стоимости встроенных производных финансовых инструментов, нивелировал операционную прибыль. Скорректированная чистая прибыль выросла на 41%, со $129 млн до $182 млн, что соответствует скорректированной прибыли на акцию в размере $1,72.



Bombardier зафиксировала высокий объём заказов: по итогам квартала портфель заказов достиг $22,2 млрд, а соотношение заказов к поставкам (book-to-bill ratio) составило 1,7.

Свободный денежный поток вырос на 20%, со $152 млн до $183 млн, а операционный денежный поток увеличился на 36%, со $190 млн до $259 млн. Благодаря этому улучшению компания Bombardier уже второй раз в текущем году повысила прогноз по свободному денежному потоку на 2026 год, теперь он ожидается на уровне более $1,3 млрд (ранее – более $1 млрд).

Остальные целевые показатели, включая поставку более 157 самолётов, выручку свыше $10 млрд и скорректированный показатель EBITDA на уровне более $1,625 млрд, остались без изменений. Это предполагает более высокую активность в четвёртом квартале: ожидается поставка более 68 бизнес-джетов, а выручка должна превысить $3,89 млрд. Данная тенденция также отразилась на портфеле заказов, объём которого с конца 2025 года вырос на $1,16 млрд, до $5,26 млрд. По заявлению Bombardier, это создаёт основу для запланированного увеличения объёмов производства в последнем квартале.

AirX модернизирует A340, внедряя систему Gogo и раскладывающиеся кресла

Компания AirX оснастила свой Airbus A340 (9H-BIG) системой спутниковой связи Gogo Galileo, работающей через низкоорбитальную спутниковую группировку (LEO). Кроме того, авиаперевозчик планирует заменить все 100 пассажирских кресел на сиденья, раскладывающиеся в полноценную кровать. Это часть масштабной программы модернизации флота, которая уже реализуется на самолётах Challenger 850.

Доступ к Wi-Fi на борту 9H-BIG обеспечивается системой Gogo Galileo, использующей сеть низкоорбитальных спутников Eutelsat OneWeb. Процесс оснащения охватывает и другие воздушные суда AirX: четыре самолёта Challenger 850 уже оборудованы системой Gogo Plane Simple, работающей в Ku-диапазоне. В дальнейшем планируется установка оборудования на лайнеры моделей Lineage 1000, Challenger 604 и Legacy 600. Работы по возможности совмещают с плановым техническим обслуживанием, чтобы свести к минимуму время простоя воздушных судов.

Замена кресел позволит ещё больше расширить возможности 9H-BIG для выполнения дальнемагистральных рейсов. AirX отмечает устойчивый спрос на свои услуги со стороны спортивных команд (в частности, футбольных клубов), правительственных делегаций, организаторов музыкальных гастролей и корпоративных заказчиков чартерных рейсов.

Джон Б. Мэтьюз, председатель правления и основатель компании AirX, отмечает: «Самолёт 9H-BIG – уникальное предложение на рынке чартерных перевозок. Он сочетает в себе широкофюзеляжную платформу, 100 кресел, раскладывающихся в полноценные спальные места, высокоскоростной Wi-Fi и значительную грузоподъёмность, что вместе встречается крайне редко. Мы инвестировали в системы связи, а следующим шагом станет установка 100 новых кресел, трансформирующихся в кровати. Эти целенаправленные вложения повышают коммерческую привлекательность самолёта и предоставляют нашим брокерам ещё более выгодный продукт для предложения на рынке. Мы наблюдаем высокий спрос со стороны спортивных организаций, государственных структур, музыкальных коллективов, гастролирующих с турами, а также корпоративных клиентов. Опираясь на этот спрос, мы выводим эксплуатацию 9H-BIG на качественно новый уровень».

Компания AirX, основанная в 2011 году, имеет в парке 21 воздушное судно, включая тяжелые бизнес-джеты и лайнеры в VIP-конфигурации. В компании работает более 500 специалистов, и она обслуживает клиентов по всему миру, используя бизнес-модель, ориентированную на сотрудничество с авиаброкерами и охватывающую различные сегменты рынка.



ExecuJet Middle East обеспечивает 40% общего трафика бизнес-авиации в Дубае

Когда в конце 2024 года в международном аэропорту Аль-Мактум (OMDW) в Дубае открылся центр деловой авиации (FBO) компании ExecuJet, принадлежащей Luxaviation. Руководство международной сети ставило перед собой амбициозную цель: создать объект, не имеющий аналогов – ни в регионе, ни, возможно, во всем мире – по своим масштабам и уровню роскоши.

Трехэтажный комплекс общей площадью 15000 кв.м (включая ангар площадью 7000 кв.м) значительно превосходит по размерам аналогичные объекты конкурентов в регионе. Он оснащён полным спектром удобств и услуг: здесь предусмотрены возможности для обслуживания VIP-персон, дипломатических и корпоративных рейсов, имеются комфортабельные пассажирские залы, сеть лифтов, зона отдыха для экипажей (с отдельным пространством для сна на верхнем уровне), душевые премиум-класса, а также бар и ресторан.

В спа-центре ExecuSpa гостям предлагают массаж, сауну и оздоровительные процедуры, а коктейль-лаунж и сигарная комната дополняют фирменный зал «Меджлис» (Majlis Lounge) и люкс «Аль-Самаа» (Al Samaa Suite).

«Мы работаем с самыми разными категориями рейсов: от перелётов глав государств и VIP-персон до перевозки больших групп, например, футбольных команд или, наоборот, совсем небольших компаний из двух-трех человек», - рассказал Думани Ндебеле, региональный директор FBO в Дубае. «Наш комплекс должен быть готов к приёму любых категорий клиентов. Во время проведения конференции COP28 у нас одновременно находились четыре главы государств. В Дубае нет другого FBO, способного принять такое количество высокопоставленных гостей, обеспечив каждому из них ощущение приватности и личного пространства».



За последние несколько лет на долю FBO компании Jetex пришлось подавляющее большинство операций в аэропорту OMDW (в 2022 году – почти 75%). Однако в ExecuJet утверждают, что их новый комплекс отличается такой солидностью и роскошью, с которыми не могут сравниться другие операторы в этом аэропорту, включая DC Aviation Al Futtaim и Falcon Aviation.

«В аэропорту есть и другие достойные FBO, но мы предлагаем нечто уникальное, поэтому, на мой взгляд, прямых конкурентов у нас нет», - отметил Ндебеле. По его словам, за последние два года процесс «миграции» из международного аэропорта Дубая (OMDB), где ExecuJet работает с 2007 года, заметно ускорился: если раньше соотношение составляло 60 на 40, то сегодня оно приближается к 80 на 20. Это объясняется высокой конкуренцией за слоты в старом аэропорту.

После того как с 2016 года ExecuJet использовала в OMDW временный комплекс, в конце 2023 года состоялось техническое открытие нового FBO (официальное открытие запланировано годом позже). Ндебеле признал, что первоначальная доля рынка в 12-15% была «не слишком впечатляющей».

«С ноября 2023 года наша доля в OMDW выросла более чем на 150%», - сказал он. «После строитель-

ства этого комплекса мы добились значительного роста. Поскольку теперь здесь базируются воздушные суда, большая часть флота, находящегося под нашим управлением, также работает отсюда».

На долю ExecuJet приходится около 70% рейсов, выполняемых в аэропорт OMDB. Компания также управляет растущим парком воздушных судов, базирующихся в аэропорту Аль-Мактум (OMDW), однако на них приходится лишь 10% от общего числа рейсов, обслуживаемых компанией в этом аэропорту.

«Мы добились значительного роста: сейчас наша доля рынка в Аль-Мактум составляет чуть более 35%», - пояснил Ндебеле. «Если же рассматривать ситуацию в обоих аэропортах Дубая, то на нас приходится 40% от общего трафика. Регион Персидского залива всегда был сильной позицией для нас. Кроме того, в прошлом у нас было много рейсов из Индии и России. ОАЭ проделали невероятную работу, создав благоприятные условия для владельцев воздушных судов, операторов и таких компаний, как наша. Полагаю, создать экосистему лучше той, что уже существует в этом аэропорту, было бы крайне сложно».

ExecuJet работает как с владельцами воздушных судов из ОАЭ, так и с клиентами из других стран региона, которые доверяют компании управление своими самолётами. «У нас есть клиенты-владельцы воздушных судов в Африке, но их парк управляется отсюда, из Дубая», - сказал он.

Совместное предприятие ExecuJet и NasJet Private Aviation, занимавшееся наземным обслуживанием (FBO), просуществовало около десяти лет, до 2022 года, однако Ндебеле уверен, что в скором времени компания возобновит свою деятельность в Саудовской Аравии. По словам Ндебеле, объём внутренних перелётов в Саудовской Аравии, вероятно, превышает объём рейсов, прибывающих из-за рубежа. «На мой взгляд, у Саудовской Аравии есть все предпосылки для дальнейшего роста в этом направлении», - добавил он.

При возвращении на этот рынок ExecuJet планирует сосредоточиться на локациях с наиболее интенсивным авиасообщением. «Мы уже работали в Эр-Рияде, поэтому хорошо понимаем специфику этого аэропорта и характер трафика», - отметил Ндебеле. «Разумеется, ещё одним крайне важным пунктом является Джидда. Со временем ситуация прояснится, но сейчас наш главный приоритет – возвращение в Эр-Рияд». Ожидается, что строительство масштабного нового комплекса имени короля Салмана будет завершено к 2030 году.

«Появится новая зона для авиации общего назначения, а также, как их называют, «шале» – отдельные строения для FBO», - рассказал Ндебеле. «Согласно плану, который я недавно видел, у каждого FBO будут собственные зоны обслуживания, не обязательно в одном общем пространстве, а также отдельные подъездные пути. Кроме того, предусмотрен отдельный терминал для организации рейсов в рамках хаджа и обслуживания крупных пассажирских самолётов».

Компания ExecuJet участвует в тендере в Саудовской Аравии. Ндебеле надеется, что он «скоро завершится». Результаты пока не объявлены.

При этом он не видит никаких факторов, которые могли бы пошатнуть статус Дубая как естественного регионального центра деловой авиации. «На данный момент я таких факторов не наблюдаю, особенно если учесть масштаб экосистемы, сложившейся в международном аэропорту Аль-Мактум. Не думаю, что в ближайшие 10 лет где-то ещё появится что-то сопоставимое с тем, что уже есть в Дубае».

Его не беспокоит и угроза продолжающихся региональных конфликтов. «На сегодняшний день всё движется в сторону роста, и я не вижу никаких препятствий, которые могли бы помешать этой тенденции».

Развитию инфраструктуры в аэропорту Аль-Мактум (OMDW) способствовало размещение здесь компании ExecuJet MRO Services Middle East (принадлежит Dassault), занимающейся техническим обслуживанием и ремонтом воздушных судов. Этот комплекс дополняет инфраструктуру FBO, однако решение о строительстве постоянного терминала было принято независимо от планов Dassault, оно изначально являлось частью долгосрочной стратегии ExecuJet в Аль-Мактуме.

«Было много идей, много правок, но в основе всего – стремление лучше понять наших клиентов и те требования, с которыми мы сталкивались в последние пару лет», - отметил он. «Концепция этого объекта заключается в том, чтобы мы могли уверенно отвечать «да» на любые запросы наших клиентов».

Неделя Хэллоуина и отсрочка форума FII в Эр-Рияде привели к снижению глобальной активности

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 44-й неделе (26 октября – 1 ноября) глобальная активность бизнес-джетов снизилась на 2,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив чуть более 74000 рейсов по всему миру.

В этом и прошлом годах Хэллоуин пришёлся на 44-ю неделю. И хотя в США неделя Хэллоуина всегда «спокойнее» в плане активности, чем обычная неделя, в этом году спад был немного сильнее, чем обычно, но это можно объяснить тем, что Хэллоуин выпадал на разные дни недели. На Ближний Восток также повлияла отсрочка форума Future Investment Initiative (FII) в Эр-Рияде, что серьёзно изменило показатели по сравнению с прошлым годом.

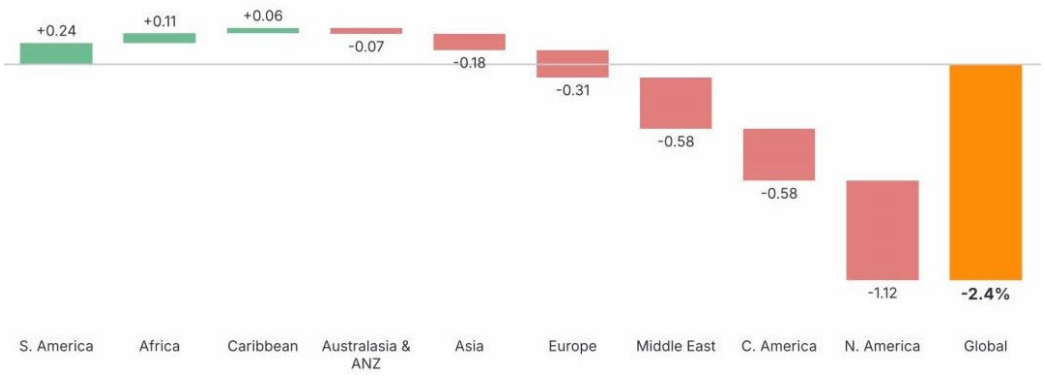
Четырёхнедельная тенденция немного ухудшилась, спад составил 0,5%, в то время как с начала года по 1 ноября трафик вырос на 3,0% по сравнению с прошлым годом. В Северной Америке зафиксировано снижение на 1,6%, в Европе – на 2,4%, а Центральная Америка (-21,7%) и Ближний Восток (-22,5%) на прошлой неделе стали самыми слабыми регионами.

Согласно данным JETNET, в продаже на вторичном рынке находятся 1784 бизнес-джета, что составляет 6,9% от общего количества эксплуатируемых самолётов и растёт четвертую неделю подряд.

Что повлияло на ход недели?

На диаграмме ниже представлено распределение глобального роста по субрегионам. Северная Америка снизила глобальный рост на 1,12%, а регионы Центральной Америки и Ближнего Востока – ещё на 0,58% каждый. Рост наблюдался только в Южной Америке (+0,24%), Африке (+0,11%) и Карибском бассейне (+0,06%).

На прошлой неделе среди ведущих стран наибольшее негативное влияние на глобальный рост оказали США, показавшие снижение на 1,3%, за ними следуют Мексика (-22,5%) и Саудовская Аравия (-74,7%). Аргентина (+85%) внесла наибольший вклад в рост.



Вклад в глобальный рост числа вылетов бизнес-джетов в годовом исчислении по субрегионам (44-я неделя 2026 г. по сравнению с 44-й неделей 2025 г.)

Country	YOY change	Contribution (pp)
United States	-1.3%	-0.93
Mexico	-22.5%	-0.58
Saudi Arabia	-74.7%	-0.42
Canada	-9.4%	-0.22
Argentina	+85.0%	+0.22
Brazil	-7.6%	-0.20
United Arab Emirates	-21.3%	-0.14

Страны, показавшие наибольшие изменения на 44-й неделе

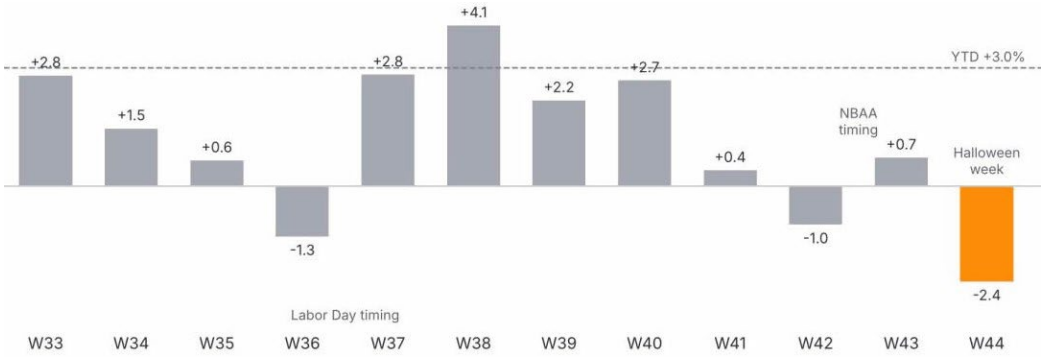
Контекст тренда

Приведённая ниже диаграмма позволяет оценить ситуацию на 44-й неделе. В течение лета и начала осени еженедельный рост в годовом исчислении в основном держался в диапазоне 2-4%, но за последние четыре недели замедлился до уровня, близкого к нулю, если сравнивать 2026 год с началом прошлогоднего сильного четвёртого квартала. 44-я неделя текущего года стала самой слабой неделей с начала сентября.

Всегда ли неделя Хэллоуина слабее обычного?

Чтобы выяснить, всегда ли неделя Хэллоуина слабее обычной недели, на диаграмме ниже сравнивается количество вылетов бизнес-джетов в США в неделю, включающую Хэллоуин, со средним показателем за три недели до него, в каждом году с 2006. В неделю Хэллоуина количество вылетов было ниже во всех 20-ти годах с 2006 по 2025, независимо от того, на какой день приходился Хэллоуин. В последние годы падение усилилось, в среднем на 8,2% с 2021 по 2025 год, а в прошлом году оно составило 9,3%.

В этом году трафик на неделе Хэллоуина был на 11,2% ниже, чем за предыдущие три недели, что является самым низким показателем с 2018 года и примерно на 2-3% ниже, чем в среднем за последнее время.



Динамика глобального трафика бизнес-джетов, изменение по неделям в годовом исчислении (недели 33-44, 2026 г. против 2025 г.)

Анализ результатов по регионам

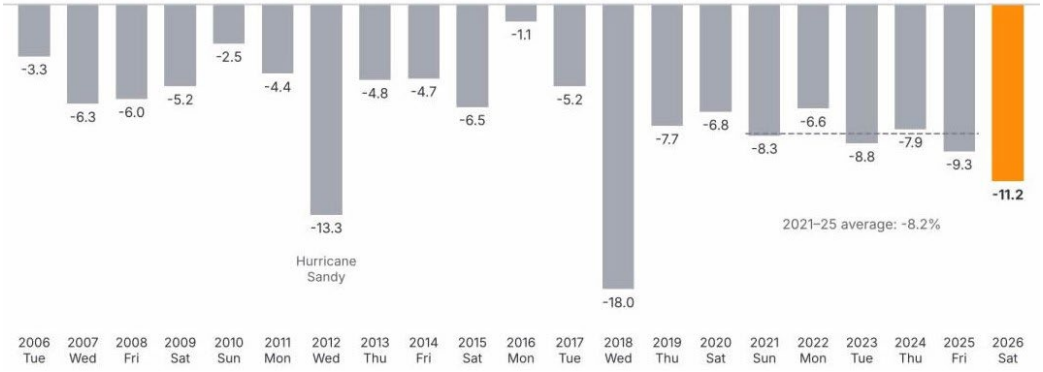
Северная Америка

На прошлой неделе североамериканский рынок сократился на 1,6% в годовом исчислении, было выполнено чуть более 53300 вылетов. На долю США пришлось примерно 97% всех североамериканских рейсов (и около 70% всех мирового трафика) – 51699 рейсов, что на 1,3% меньше, чем в предыдущем году, в то время как в Канаде снижение составило 9,4%.

Как было показано на диаграмме выше, неделя Хэллоуина в США в этом году была несколько слабее, чем обычно. В течение недели рост наблюдался в Нью-Джерси (+13,4%), Джорджии (+8,1%) и Техасе (+4,8%), а во Флориде показатели остались на прежнем уровне, в то время как в Калифорнии (-14,0%), Миссури (-12,6%) и Теннесси (-6,4%) зафиксировано снижение. С начала года Северная Америка остаётся опорой глобального роста, показав рост на 4,2%.

Европа

В течение 44-й недели трафик в Европе сократился на 2,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив чуть более 9550 рейсов,



Динамика трафика бизнес-джетов в США в неделю Хэллоуина, изменение по сравнению со средним показателем за предыдущие три недели, 2006–2026 гг.

а с начала года наблюдается тенденция к росту на 1,1%. Среди крупнейших рынков рост наблюдался в Великобритании (+1,2%) и Испании (+2,4%), в то время как в Германии снижение составило 6,8%, во Франции – 2,6%, а в Италии – 2,5%. Швейцария упала на 10,4%, в то время как в Португалии (+13,7%) и Нидерландах (+11,9%) наблюдался сильный рост.

Аэропорт Париж Ле-Бурже оставался самым загруженным в Европе, но его трафик снизился на 14,9% по сравнению с прошлым годом, что, возможно, является результатом продолжающихся беспорядков. Показатели Женевы (-17,0%), лондонского Лутона (-16,2%) и миланского Линате (-13,9%) также снизились, в то время как Фарнборо (+14,2%), Барселона (+10,8%) и амстердамский Схипхол (+38,0%) выросли.

Остальной мир

За пределами Европы и Северной Америки рост наблюдался в Африке (+7,9%), Южной Америке (+6,9%) и Карибском бассейне (+5,8%). Рост в Южной Америке был обеспечен Аргентиной (+85%) и Венесуэлой (+83%), что нивелировано снижением на 7,6% в Бразилии. В Азии рост составил 5,3%, а в Океании и Австралии/Новой Зеландии – 6,5%.

Region	W44 departures	W44 YOY	YTD YOY
North America	53,347	-1.6%	+4.2%
Europe	9,560	-2.4%	+1.1%
South America	2,838	+6.9%	+12.9%
Asia	2,448	-5.3%	+2.0%
Central America	1,598	-21.7%	-18.2%
Middle East	1,506	-22.5%	-14.2%
Africa	1,090	+7.9%	+6.7%
Caribbean	877	+5.8%	+9.1%
Australasia & ANZ	747	-6.5%	-4.8%

Трафик бизнес-джетов по регионам, 44-я неделя и с начала года

Мексика, которая внесла основной вклад в спад в Центральной Америке, показала снижение на 22,5%, и, как и в предыдущие недели, снижение коснулось внутренних рейсов, а не трансграничных перевозок. Количество рейсов внутри Мексики сократилось на 33% в годовом исчислении, в то время как количество международных вылетов снизилось всего на 2%. Количество внутренних рейсов на самолётах, зарегистрированных в США, сократилось более чем вдвое, а на самолётах, зарегистрированных в Мексике, – на 23%. Толука, самый загруженный аэропорт страны для деловой авиации, показал снижение на 22%.

На уровне маршрутов спад был сосредоточен в основном в Толуке. Количество рейсов в аэропорт Толука и из него сократилось на 208 (-25%), что составляет почти половину общего сокращения рейсов в Мексике, а девять из десяти маршрутов с наибольшим сокращением связывали Толуку с региональными городами и пляжными курортами. Количество рейсов Акапулько – Толука сократилось с 79 до 28, за ним следуют Гвадалахара – Толука (-32), Толука – Мансанильо (-21) и Монтеррей-дель-Норте – Толука (-20). Внутренние рейсы

Country	W44 departures	W44 YOY	YTD YOY
United Kingdom	1,515	+1.2%	+1.3%
France	1,287	-2.6%	0.0%
Germany	1,160	-6.8%	-2.5%
Spain	1,152	+2.4%	+4.8%
Italy	1,050	-2.5%	+4.3%
Switzerland	571	-10.4%	+2.3%
Austria	245	-7.9%	-3.3%
Sweden	243	-8.6%	-3.9%
Portugal	208	+13.7%	+6.4%
Netherlands	207	+11.9%	+1.0%
Greece	206	-3.3%	+3.1%
Belgium	185	+3.4%	-3.2%

Активность бизнес-джетов по странам Европы, 44-я неделя и с начала года

из Толуки сократились примерно на 33%, в то время как количество рейсов между Мексикой и США в целом осталось на прежнем уровне. Среди немногих маршрутов, показавших рост, были трансграничные маршруты в Лос-Кабос: количество рейсов Ван-Найс – Лос-Кабос увеличилось с 3 до 14.

Частично снижение количества рейсов в Акапулько объясняется календарными факторами. В прошлом году праздник Дня мёртвых (1-2 ноября) пришёлся на выходные 44-й недели, и количество рейсов Акапулько – Толука удвоилось по сравнению с обычным показателем в 36-42 за неделю. В этом году 2 ноября выпало на понедельник, что перенесло обратные рейсы на 45-ю неделю. Внутренний трафик в Мексике неделей ранее также сократился на 37%, поэтому смещение праздника объясняет лишь небольшую часть снижения.

Событие недели: перенос форума FII в Эр-Рияде

На Ближнем Востоке на 44-й неделе наблюдалось падение на 22,5%, а в одна только Саудовская Аравия снизила мировой трафик на 0,42%, при этом количество вылетов сократилось на 75%. В прошлом году 44-я неделя совпала с проведением форума Future Investment Initiative в Эр-Рияде, что привело к резкому увеличению активности бизнес-джетов: количество рейсов в аэропортах Эр-Рияда на той неделе достигло 548, что примерно вдвое превышает обычный уровень. В этом году мероприятие, запланированное на 26-29 октября, было перенесено на 2027 год, и количество рейсов в Эр-Рияде составило всего 104.

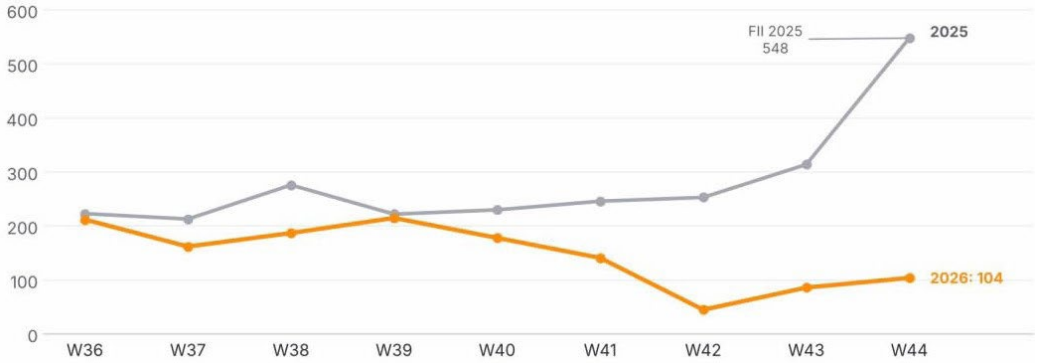
Flight type	Registration	W44 2026	YOY change
Domestic	Mexico	655	-23%
Domestic	United States	187	-53%
International	Mexico	238	+5%
International	United States	386	-6%

График бизнес-джетов в Мексике по типам рейсов и регистрации самолётов, 44-я неделя 2026 г. по сравнению с 2025 г.

Общий трафик в странах Персидского залива сократился на 44%. Без учета Саудовской Аравии снижение составило 27%, что в целом соответствует показателям последних недель. Количество рейсов в ОАЭ сократилось на 21,3%.

Кто летает?

Долевые операторы снова оказались единственным крупным типом операторов, показавшим в течение 44-й недели рост, увеличившись на 3,2%. Компании по управлению воздушными судами показали сокращение на 4,0%, частные лётные подразделения – на 5,2%, а корпоративные лётные подразделения – на 7,8%. Чартерные рейсы упали на 8,3%, что стало четвёртым подряд недельным снижением, при этом в Северной Америке снижение составило 8,3%, а в Европе – на 5,7%. С начала года активность в сегменте долевого владения остаётся самой сильной, увеличившись на 9,4%, за ней следуют частные лётные подразделения (+5,8%) и управление воздушными судами (+3,9%), в то время как корпоративные лётные подразделения снизились на 5,6%, а чартерные операторы – на 0,9%.



Количество рейсов бизнес-джетов в аэропортах Эр-Рияда (OERK, OEKK) по неделям, 2025 и 2026 годы

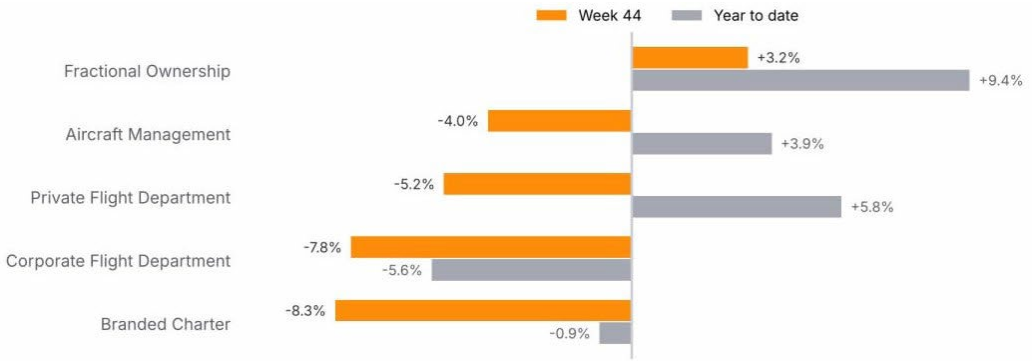
Взгляд на флот

Согласно данным о полётах WINGX и статистике флота JETNET, на 44-й неделе количество действующих самолётов сократилось на 0,7%, при этом количество вылетов на один действующий самолёт уменьшилось на 1,8%, а лётное время – на 1,1%. Количество самолётов, выставленных на продажу, выросло четвёртую неделю подряд, достигнув 1784, а число новых объявлений увеличилось до 67.

Взгляд в будущее, на 45-ю неделю

- **Восстановление после Хэллоуина:** теперь, когда период затишья после Хэллоуина остался позади, 45-я неделя покажет, был ли спад на прошлой неделе разовым явлением.
- **Предложение на вторичном рынке:** количество выставленных на продажу самолётов растёт уже четыре недели подряд. Продолжение этой тенденции будет свидетельствовать о снижении спроса на подержанные самолёты.
- **Четвёртый квартал:** сравнения остаются сложными вплоть до ноября, когда в 2025 году рост достиг +9,4%.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «Глобальная активность на прошлой неделе снизилась на 2,4%. Неделя Хэллоуина в США всегда слабая, и в этом году она была немного слабее, чем обычно, плюс отложенный форум FII в Эр-Рияде повлиял на прошлогодние показатели. Трафик долевых операторов по-прежнему остаётся позитивным моментом, в то время как чартерные перевозки продолжают снижаться. Что касается авиапарка, то количество самолётов, выставленных на продажу, неуклонно растёт уже четыре недели подряд и достигло 1784, за чем стоит понаблюдать в преддверии конца года».



Динамика трафика по типам операторов на 44-й неделе и с начала года

Measure	Value	vs last year
Business jets in service (JETNET)	25,765	–
Jets that flew in Week 44	13,429 (52.1% of fleet)	-0.7%
Departures per active jet	5.51	-1.8%
Flight hours per active jet	9.2	-1.1%
Active airframes, year-to-date	23,075	+2.5%
Jets for sale (JETNET)	1,784 (6.9% of fleet)	–
New listings, Week 44 (JETNET)	67	–

Флот и использование бизнес-джетов, 44-я неделя

Исследование ACJ выявило растущий спрос на бизнес-авиацию со стороны государственных структур

Согласно последнему отраслевому обзору Airbus Corporate Jets, основанному на данных, полученных от 280 специалистов в области финансирования и брокериджа в сфере бизнес-авиации, государственные органы и организации государственного сектора всё чаще обращаются к услугам деловой авиации, как для приобретения воздушных судов, так и для их аренды (чартера). Исследование показывает, что интерес государственных структур к бизнес-авиации обусловлен сложной геополитической обстановкой и растущей потребностью в безопасных, гибких и надёжных решениях для авиаперевозок.

По мере активизации глобальной дипломатической деятельности роль бизнес-джетов выходит за рамки традиционных деловых поездок руководства. Сегодня они используются для выполнения широкого спектра государственных задач, включая дипломатические перевозки, антикризисное управление, гуманитарные операции, медицинскую эвакуацию и репатриацию граждан. Для многих государственных операторов такие воздушные суда стали критически важными активами, обеспечивающими оперативность, универсальность и надёжность, необходимые для решения сложных задач в сжатые сроки.

Президент Airbus Corporate Jets Шади Сааде отметил: «Полученные результаты наглядно демонстрируют, как существенно меняется роль бизнес-авиации в государственном секторе. В нынешних геополитических условиях правительствам всё чаще требуется возможность быстро, безопасно и надёжно перемещать людей, зачастую в кратчайшие сроки и в сложных операционных условиях. Для наших государственных заказчиков воздушное судно – это не просто средство передвижения, а важнейший инструмент для поддержки дипломатии, оказания гуманитарной помощи, проведения медицинской эвакуации, репатриации и реагирования на кризисные ситуации. Сочетание дальности полёта, надёжности, гибкости и возможности адаптации салона под конкретные задачи становится всё более важным. Кроме того, учитывая интересы налогоплательщиков и бюджетные ограничения, такие заказчики стремятся минимизировать расходы на приобретение и эксплуатацию авиатехники».



91% респондентов отметили, что государственные органы и ведомства всё чаще проявляют интерес к приобретению или аренде деловых самолётов. Эта тенденция прослеживается во всех основных исследуемых регионах, при этом самый высокий показатель, 95% опрошенных, зафиксирован в США.

Около 50% клиентов Airbus Corporate Jets – государственные структуры, которые используют воздушные суда не просто как средство перевозки руководства, а как важнейший ресурс для выполнения специфических задач.

Специальное авиакрыло правительства Германии (Special Air Mission Wing) располагает универсальным парком из 18 самолётов, включая модели ACJ319, A321neo и ACJ350, обеспечивая стратегическую мобильность высших должностных лиц государства. Предоставляя надёжный и своевременный транспорт для политических лидеров, это подразделение способствует принятию ключевых решений и укрепляет международные дипломатические связи Германии.

В Словакии правительственная авиационная служба (Government Flight Service) эксплуатирует два самолёта ACJ319, которые играют важнейшую роль в выполнении государственных, гуманитарных и чрезвычайных миссий. Наличие таких воздушных судов позволяет оперативно реагировать на кризисные ситуации, осуществлять спасательные операции, доставлять гуманитарную помощь и обеспечивать перевозки государственных лиц, что подчёркивает растущую значимость деловой авиации в сфере государственного управления и антикризисного реагирования.

Китайская компания Comac построила демонстрационный образец электросамолёта

Спустя три года после того, как компания Comac впервые продемонстрировала модель своего электрического самолёта CE-25A, китайский производитель, возможно, построил первый полномасштабный образец. Фотографии, опубликованные 28 октября китайским автомобильным блогером Ханом Лу в социальной сети Weibo, предположительно, показывают наземный демонстрационный образец 19-местного самолёта на рулежной дорожке. Компания пока не подтвердила эту информацию.

Как сообщает AIN, демонстрационный образец, зарегистрированный под номером B-0EFH, имеет Т-образное хвостовое оперение и 10 канальных вентиляторов, установленных над крыльями, по пять с каждой стороны. Такая архитектура позволяет предположить, что Comac может использовать распределённую электрическую силовую установку.

Модель CE-25A была представлена на Китайской международной выставке импортных товаров 2023 года в Шанхае. Опубликованные технические характеристики указывают на целевую дальность полёта 400-500 км, максимальную крейсерскую скорость 400 км/ч и герметичную кабину. В различных сообщениях китайских СМИ отмечается, что последующее заявление компании Comac о завершении «проверочного полёта» в том году относилось к уменьшенной модели.

В то время компания Comac заявила, что полностью электрический самолёт был разработан для «удовлетворения потребностей пассажирских перевозок на короткие и средние расстояния, а также для бизнес-перевозок». Хотя с тех пор производитель не публиковал обновлённые технические данные, во время своего 8-го «Зелёного дня Comac» 5 июня он подтвердил свою приверженность так называемым «самолётам на новых источниках энергии», изложив трёхстороннюю стратегию, охватывающую разработку воздушных судов, производство и цепочки поставок. На мероприятии также состоялся запуск первого семинара Comac по безуглеродным технологиям и открытие Объединённого инновационного, исследовательского и верификационного центра по экологически чистому авиационному топливу.

Согласно сообщению China Economic Times от 29 апреля, CE-25A является частью многоуровневого портфеля воздушных судов новой энергетики, в который также входят CE-4VT и CE-1VT.



Сертификация R66 для полётов по приборам делает такие вертолёты более доступными

В 2015 году коалиция отраслевых ассоциаций опубликовала документ, в котором содержался призыв к Федеральному управлению гражданской авиации США (FAA) упростить процесс сертификации однодвигательных вертолётов по правилам полётов по приборам (IFR).

На тот момент стандарты сертификации FAA для винтокрылых летательных аппаратов «нормальной категории» были значительно более жёсткими, чем для сопоставимых по размеру лёгких самолётов. С момента введения этих строгих требований ни один производитель не смог сертифицировать однодвигательный вертолёт для полётов по приборам. По мнению ассоциаций, это привело к тому, что вертолётная индустрия оказалась фактически лишена преимуществ IFR, повышающих безопасность полётов. В результате сформировалась опасная практика «полётов под облаками» (scud running) – пилотирования на предельно малых высотах в попытке избежать входа в облачность, что стало причиной множества авиационных происшествий, связанных с потерей управления или столкновениями с препятствиями и земной поверхностью.



Два года спустя FAA приняло концепцию «континуума безопасности для винтокрылых летательных аппаратов» (rotorcraft safety continuum), которая предусматривала смягчение ряда сертификационных требований для небольших однодвигательных вертолётов, сделав сертификацию для полётов по приборам более реалистичной задачей. С тех пор допуск к полётам по приборам получили несколько моделей лёгких вертолётов, включая Leonardo AW119, Bell 407 и Airbus H125.

Теперь к этому списку, возможно уже в следующем году, может присоединиться Robinson R66, что позволит ещё больше снизить стоимость вертолёта, сертифицированного для полётов по приборам. И хотя вертолётная отрасль пока далека от того, чтобы воспринимать полёты по приборам как стандартную практику, к чему призывали авторы упомянутого документа, появление R66 может приблизить достижение этой цели, предложив более доступный вариант для лётного обучения и частных полётов.

«Идеальным решением это не назовешь – по сути, это более тяжёлая версия R66», - отметил Дэвид Смит, президент и генеральный директор Robinson Helicopter, в недавнем интервью изданию Vertical. «Однако это позволит многим клиентам освоить полёты по приборам, причём сделать это на доступных условиях. Мы возлагаем на такое решение большие надежды. Полагаю, это может стать первым рубежом обороны против тех проблем с безопасностью полётов, с которыми нам приходится сталкиваться».

Конкурс ВМС США на создание передовой системы подготовки вертолётчиков (Advanced Helicopter Training System), победителем которого в 2020 году стала компания Leonardo, послужил толчком к первой волне сертификации однодвигательных вертолётов для полётов по приборам в 2019 году. Аналогичным образом, компания Robinson добивается сертификации R66 для полётов по приборам, поскольку это является обязательным условием для участия в выгодном контракте Армии США «Flight School Next», который в августе этого года был передан компании M1 Support Services. M1 будет использовать вертолёты R66 для первоначального обучения пилотов армейской авиации, до 1500 человек ежегодно, на базе Форт-Ракер в штате Алабама.

Сегодня большинство гражданских пилотов в США проходят подготовку по полётам по приборам на вертолётах, которые не сертифицированы для полётов в реальных инструментальных метеорологических условиях (IMC). Однако армейское командование настояло на том, что сертификация IFR является обязательным требованием для конт-ракта «Flight School Next». Это обусловлено высокой интенсивностью полётов по приборам в районе Форт-Ракера, а также тем, что у местных авиадиспетчеров нет возможности следить за тем, чтобы воздушные суда, выполняющие полёт по правилам IFR, не попадали в условия IMC. «Попадание в облака не должно становиться препятствием для обучения полётам по приборам», - заявили представители армии потенциальным участникам тендера.

«Поначалу мы не до конца осознавали, насколько это важно для обеспечения непрерывной работы в Форт-Ракере в течение всего года. Ведь бывают дни, когда метеоусловия находятся на грани допустимых или переходят в IMC», - вспоминает Смит. «Со временем мы поняли, что это может стать и отличным коммерческим решением. К сожалению, нам до сих пор приходится тратить немало сил и времени, разбираясь с последствиями непреднамеренного попадания вертолётов в условия IMC». По его словам, непреднамеренный вход в метеоусловия, требующие полёта по приборам (IMC), остаётся «основным фактором» в авиационных происшествиях с летальным исходом, связанных с вертолётами Robinson.



Сертификация модели R66 для полётов по приборам – идея не новая: стартап Skyryse из Южной Калифорнии также планирует реализовать такую возможность в своей версии R66, оснащённой упрощённой системой управления полётом. Компания Skyryse объявила о своих намерениях в марте 2023 года и изначально рассчитывала получить дополнительный сертификат типа (STC) в течение 18 месяцев. Однако, как это часто бывает с программами сертификации, включающими инновационные технологии, процесс затянулся и значительно вышел за рамки первоначального графика.

Поскольку Robinson сертифицирует более традиционную конструкцию, компания рассчитывает завершить сертификацию R66 для полётов по приборам к 2027 году. Как отмечает Смит, в Robinson решили проводить сертификацию IFR-версии в рамках основного сертификата типа воздушного судна, а не через получение дополнительного сертификата (STC). По его мнению, это поможет упростить процедуру одобрения со стороны зарубежных авиационных властей.

Самолёт недели

Оператор/владелец: ***COMAC Express (Medevac)***
Тип: ***Comac ARJ21-700 STD***
Год выпуска: ***2014 г.***
Место съемки: ***октябрь 2026 года, Karakol International Airport – UCFP, Kyrgyzstan***



Фото: Дмитрий Петроченко