



На этой неделе BizavNews отправился в Горно-Алтайск. Повод замечательный – ООО «Ирбис» получило сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок. Первоначально новый оператор будет базироваться на вертодроме «Манжерок», где уже построена инфраструктура, включая ангар на четыре воздушных судна. Основу парка нового перевозчика составляют вертолёты Robinson R66 Marine и Airbus H125, который по праву заслужил статус лучшего в своём классе на рынке VIP туризма.

Авиакомпания «Ирбис» будет заниматься развитием вертолётных сервисов для туристических кластеров – экскурсии, вертолётные трансферы и туры, на территории Республики Алтай. Начиная с марта на вертодроме «Манжерок» запланировано строительство нового пассажирского комплекса с полноценным терминалом для обслуживания клиентов. Также компания анонсировала запуск услуги по «бесшовной доставке» пассажиров с курорта в аэропорт Горно-Алтайска и обратно. Кроме этого, в «Ирбис» рассчитывают привлечь как клиентов, ориентированных на самостоятельное путешествие по Горному Алтаю, так и гостей курорта «Манжерок». Ознакомительные рейсы доступны по расписанию, в настоящее время «Ирбис» предлагает для гостей курорта две экскурсии: обзорная экскурсия «Манжерок» (до 30 минут) и полёт вдоль реки Катунь (до 60 минут). По индивидуальным заявкам специалисты компании подготовят и персональную программу полётов. Очень скоро представим расширенный материал про нового оператора.

На этой неделе стало известно, что Textron Aviation выпустила на рынок еще одну обновлённую модель Cessna Citation, на этот раз M2 Gen2 с системой автоматического управления тягой Garmin. Поставка модернизированного лёгкого джета последовала за вводом в эксплуатацию в последние недели Citation Ascend и CJ3 Gen2. Citation M2 Gen2 первоначально получил сертификацию в начале 2022 года, а добавление системы автомата тяги было одобрено в октябре, что обеспечивает пилотам больший контроль и точность.



Трафик на ВЭФ вырос на 4% на фоне стабильной мировой активности

WINGX: на третьей неделе трафик бизнес-джетов во всём мире составил 66445 рейсов, что на 2% больше, чем за ту же неделю прошлого года. За последние четыре недели мировая активность показала рост на 4% в годовом исчислении, сохраняя устойчивые тенденции 2025 года по сравнению с 2024 годом

стр. 21



«Гренландские пошлины» угрожают авиационной отрасли

Предложенное президентом Трампом введение дополнительных тарифов для стран, выступающих против его плана по захвату Гренландии, может нанести ущерб американской деловой авиации

стр. 23



Мнение эксперта: потрясения на рынке бизнес-авиации – адаптация к новой реальности

До пандемии COVID-19 рыночные потрясения подобные «чёрному лебедю» происходили с интервалом в несколько лет. Сегодня ситуация изменилась. Экстремальные потрясения – это не аномалии, а часть среды, в которой мы работаем, считает Ричард Мерфи, вице-президент ION Commodities

стр. 24



Почему ИИ не может справиться с задачами в сфере чартерных рейсов

Искусственный интеллект – мощный инструмент. Но когда его применяют без понимания структуры рынка, он не упрощает сложность, а вступает с ней в конфликт, пишет в Corporate Jet Investor Джонни Рейс, основатель и генеральный директор MyFlight Advisor

стр. 26

Wheels Up побила рекорд по количеству дней без отмен рейсов

Компания Wheels Up объявила о рекордном количестве дней работы без отмен рейсов – 14 дней подряд в начале 2026 года (каждый день выполнено 100% рейсов), а также о шести днях с безупречным выполнением рейсов в пиковый период декабрьских праздников. Компания также заявила, что выполняет 99% своих рейсов без длительных (более трёх часов) задержек.

Эти операционные достижения подчёркивают постоянный прогресс в повышении эксплуатационной надёжности, дисциплинированном планировании, проактивной коммуникации и принятии решений в режиме реального времени командами по лётной эксплуатации, технического обслуживания, планирования и обслуживания клиентов.

«Это достижение является явным сигналом того, что наша трансформация приносит результаты», - заявил Джордж Матсон, генеральный директор Wheels Up. «С самого первого дня мы говорили о создании лучшей в отрасли компании частной авиации. Наша команда первоклассных специалистов обеспечивает ту стабильность, которую ожидают наши клиенты».

В Wheels Up заявили, что эта серия успехов является результатом реализации стратегии трансформации компании, основанной на клиентоориентированной модели с беспрецедентной гибкостью и доступностью, подкрепленной операционной и финансовой дисциплиной.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLJPHX

 Джет Порт

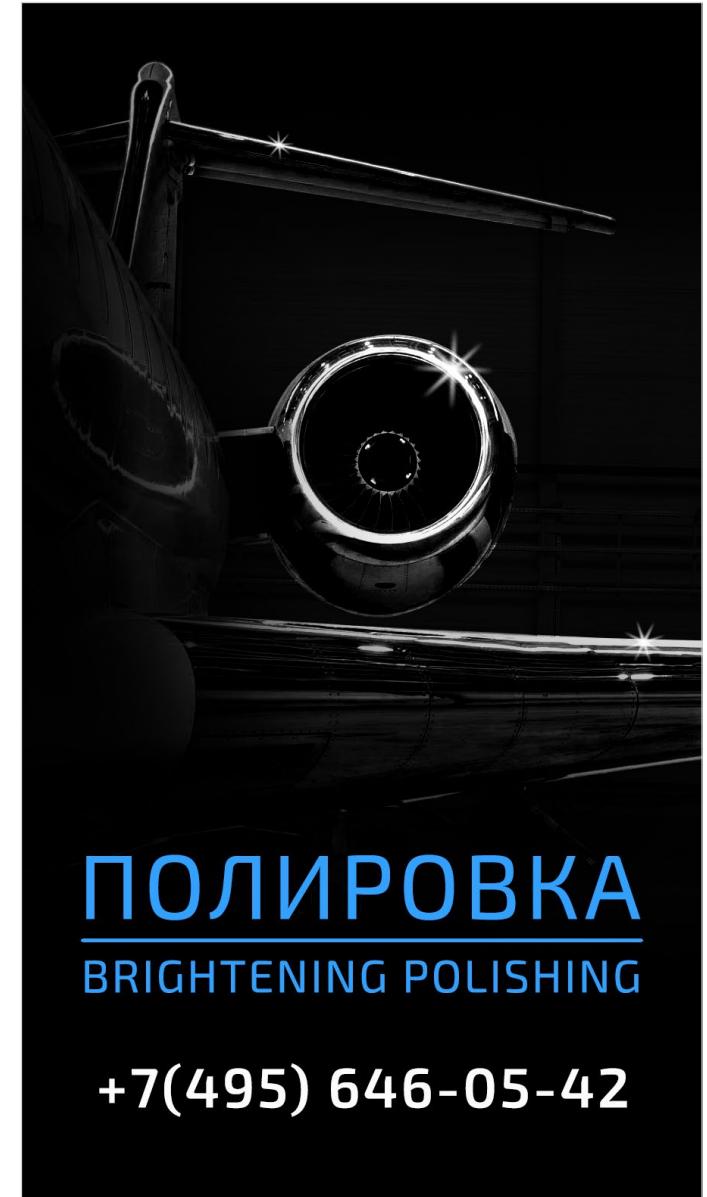
ExecuJet MRO Services Belgium получила одобрение FAA

ExecuJet MRO Services Belgium, дочерняя компания Dassault Aviation, получила одобрение FAA на проведение линейного обслуживания, поддержки AOG и базового технического обслуживания деловых самолётов, зарегистрированных в США. Это разрешение дополняет существующую сертификацию компании Part 145 EASA, расширяя её международные сертификаты.

«Значительное количество самолётов, зарегистрированных в США, эксплуатируются в Европе или совершают транзит через неё, что требует линейного обслуживания и поддержки AOG», - говорит Маттейс Хутсебаут, региональный вице-президент ExecuJet MRO Services по Европе. «Это одобрение позволяет нам развивать эти услуги и расширять доступ к рынку деловой авиации США».

В соответствии с разрешением FAA, компания ExecuJet MRO Services Belgium уполномочена проводить линейное обслуживание самолётов Bombardier Challenger 300/350, Global 5000/5500, Global 6000/6500; линейное и базовое техническое обслуживание самолётов Cessna Citation 560 XL/XLS и Citation 525, 525A, 525B и 525C. Американский регулятор также одобрил предоставление базового технического обслуживания до уровня С для самолётов Falcon 7X, Falcon 8X, Falcon 900EX EASy/DX/LX и Falcon 2000 EX EASy/DX.

Компания ExecuJet MRO Services Belgium, помимо разрешений EASA, также имеет сертификаты Арубы, Бермудских островов, Каймановых островов и Гернси.



Немецкий оператор VistaJet получил повторную сертификацию Wyvern Wingman

Немецкий чартерный оператор VistaJet GmbH, входящий в состав Vista Global, получил подтверждение о продлении статуса Wyvern Wingman. Повторная сертификация состоялась в декабре. Компания Vista Global обслуживает клиентов по всему миру через свои бренды VistaJet и XO.

Компания владеет рядом предприятий либо в полной собственности, либо имеет в них миноритарные доли. Приобретенная в 2021 году компания Air Hamburg в 2023 году была переименована в VistaJet GmbH.

Операционный директор VistaJet GmbH Майк Улка

заявил: «Повторное подтверждение квалификации оператора Wyvern Wingman является значимым подтверждением непоколебимой приверженности VistaJet GmbH безопасности, операционному совершенству и прозрачности. Успешное завершение аудита Wyvern в декабре 2025 года отражает преданность делу команд всей компании, которые неизменно придерживаются самых высоких международных стандартов во всех аспектах нашей деятельности».

Согласно пресс-релизу, в настоящее время компания Vista Global располагает 270 самолётами во всём мире.



Weltall avia

НАШ ФЛОТ

CHALLENGER 850
HAWKER 850XP
HAWKER 800XP
HAWKER 800
HAWKER 700

weltall.aero
8 800 500 2151
+7 (495) 129 29 04
charter@weltall.ru

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

JetLoan Capital сообщает о высокой активности финансирования в 2025 году

Независимая брокерская фирма по финансированию авиационной и морской техники JetLoan Capital в прошлом году организовала финансирование воздушных судов и яхт на сумму около \$250 млн, завершив кредитование по 60 сделкам в различных классах активов.

Президент JetLoan Capital Сэм Харрис заявил, что интерес заёмщиков остается высоким в сегментах лёгких, средних и больших бизнес-джетов, «поддерживаемый возобновлением ускоренной амортизации, относительно стабильной стоимостью самолётов и снижением процентных ставок. Эти факторы вселяют в покупателей уверенность в том, что они смогут двигаться вперёд как с новыми приобретениями, так и с возможностями рефинансирования».

Сделки включали бизнес-джеты, турбовинтовые и поршневые самолёты, вертолёты, яхты, прогулочные суда и ангары для самолётов. Компания заявила, что активность охватывала как новые, так и старые модели воздушных судов, отражая сохраняющуюся высокую активность покупателей.

В августе Харрис заявил, что JetLoan Capital уже начала наблюдать восстановление рынка после кратковременного замедления в начале года, сообщив о росте бизнеса на 25% в годовом исчислении. Тогда компания назвала снижение неопределённости в отношении тарифов, проблемы с надёжностью авиаперевозок и оптимизм в отношении процентных ставок факторами, поддерживающими возобновление динамики, и ожидала сохранения активности в сфере сделок.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Цены на авиатопливо в декабре немного снизились

Компания iFlightPlanner, поставщик программного обеспечения для планирования поездок, представила ежемесячный отчёт о ценах на авиатопливо, основанный на данных 3350 FBO и поставщиков услуг заправки по всей территории США. В своём первом отчёте компания отметила, что цены на топливо в США в прошлом месяце в целом снизились. Средняя цена на топливо Jet-A с полным обслуживанием составила \$6,24 за галлон, что на 13 центов меньше, чем в ноябре.

В центральном регионе США средняя цена составила \$5,67 за галлон, что на 26 центов меньше, чем в ноябре, а на юге она снизилась на 2,5% до \$6,22 за галлон. За исключением Аляски (\$8,09) и Гавайев (\$7,85), самая высокая средняя цена за галлон была зафиксирована в регионе Новой Англии – \$6,52,

что также примерно на 1% меньше, чем в предыдущем месяце. В континентальной части США средняя цена в декабре составила \$6,15 за галлон, в то время как на заправках самообслуживания Jet-A средняя цена была примерно на \$1 ниже.

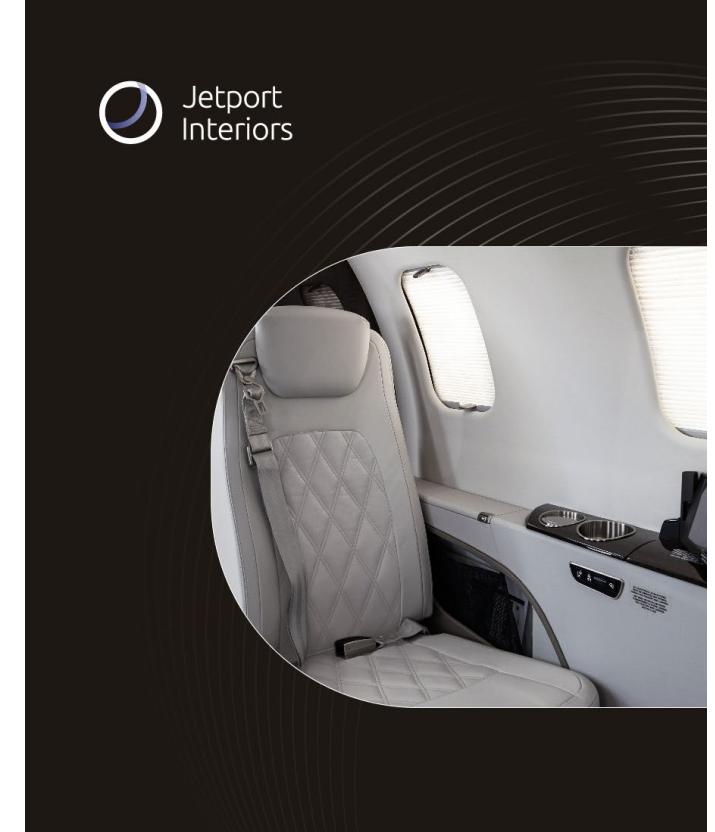
В масштабах страны цены на авиационный бензин 100LL следовали аналогичной тенденции. В среднем цена на 100LL на заправках с полным обслуживанием составляла \$6,34 (с пиковыми значениями \$10,19 и \$9,92 для Аляски и Гавайев соответственно), что на 4 цента (снижение на 0,6%) по сравнению с ноябрем, в то время как на заправках самообслуживания средняя цена на 100LL составляла \$5,46, что представляет собой приблизительную экономию в 14% там, где доступны заправки самообслуживания.



**Jetport
Interiors**



**Решения,
создающие
стиль**



jetport-interiors.tech

Рынок SAF достигнет \$50 млрд к 2036

Новое исследование британской аналитической компании ID TechEx прогнозирует, что мировой рынок экологически чистого авиационного топлива (SAF) может достичь \$50 млрд в течение следующего десятилетия. Производственные мощности по выпуску возобновляемого дизельного топлива и SAF, тесно связанные между собой с точки зрения переработки, могут превысить 67 млн тонн в год к 2036 году, говорится в исследовании.

Прошлый год стал решающим для SAF в связи с введением обязательных требований по использованию SAF в Великобритании и ЕС, что создало обязательный спрос на это возобновляемое топливо. Автор отчета Ева Поуп ожидает, что спрос продолжит расти по мере принятия дальнейших мер по декарбонизации.

Существует около десятка одобренных способов производства SAF, но основная часть производится методом гидрообработки сложных эфиров и жирных кислот (HEFA), в котором в качестве сырья используются отработанные растительные масла, животные жиры и смазки. Предложение этого сырья ограничено, и Поуп ожидает, что спрос на SAF превысит доступность сырья примерно к 2030 году.

Ожидается, что новые технологии, такие как преобразование спирта в авиатопливо (ATJ) и e-SAF, компенсируют этот пробел, и некоторые нефтеперерабатывающие заводы уже вводят их в эксплуатацию. По словам Поуп, для многих новых производственных процессов высокие затраты по-прежнему остаются существенным препятствием, которое необходимо преодолеть путем развития технологий и регулирования.

Экспортно-импортный банк США поддерживает программу eVTOL Eve

Компания Eve Air Mobility объявила о привлечении финансирования от правительства США на сумму до \$15 млн для поддержки программы создания летательных аппаратов eVTOL. По данным Eve, Экспортно-импортный банк США (Exim Bank) и Корпорация частного экспортного финансирования (PEFCO) договорились предоставить финансирование американским поставщикам компании. Гарантированный кредит будет в основном направлен на финансирование запчастей и инженерных услуг поставщика аккумуляторов компании BAE Systems.

Главный финансовый директор Eve Эдуардо Коуто заявил, что соглашение «укрепит цепочку поставок Eve в США, обеспечив необходимую финансовую гибкость и ускорив внедрение экологически чистых авиаперевозок во всем мире».

Компания Eve, отделившаяся от бразильского авиапроизводителя Embraer, имеет штаб-квартиру в Мельбурне, штат Флорида, но сохраняет значительные производственные мощности в Бразилии. Её объекты по инженерным и лётным испытаниям, а также опытно-промышленный комплекс расположены недалеко от штаб-квартиры Embraer в Сан-Паулу.

Первый полномасштабный инженерный прототип четырехместного самолёта eVTOL компании Eve совершил свой первый испытательный полёт в прошлом месяце. К концу 2026 года компания планирует построить шесть полностью соответствующих требованиям прототипов, работая над получением сертификата типа от бразильского агентства ANAC в 2027 году.



FSI начинает подготовку пилотов G700

Компания FlightSafety International получила сертификат Европейского агентства по безопасности полётов (EASA) и Управления гражданской авиации Великобритании (CAA) для своего полнопилотажного тренажёра Gulfstream G700, расположенного в учебном центре компании в Фарнборо.

Сертификация тренажёра, разработанного и изготовленного компанией FlightSafety, подтверждает передовые технологии, точность и реалистичность устройства для обучения пилотов, гарантируя его соответствие самым высоким европейским и британским нормативным стандартам. Тренажёр будет использоваться для начальной, периодической и углубленной подготовки пилотов самолётов G700 и G800, что ещё больше расширит глобальный доступ к высококачественному обучению.

Дэвид Мэнн, менеджер центра FlightSafety International в Фарнборо, прокомментировал: «Сертификация тренажёра G700 в Фарнборо подтверждает давнюю приверженность FSI поддержке операторов Gulfstream по всей Европе. Это расширяет доступ к передовой подготовке в регионе, представляя пилотам больше возможностей для реалистичного обучения мирового класса, соответствующего самым высоким нормативным стандартам».

Компания FSI работает в Европе почти 50 лет, и Фарнборо является одним из её флагманских учебных центров в регионе. Учебный центр в Фарнборо обслуживает широкий круг клиентов из деловой авиации и продолжает расширять свои возможности для удовлетворения растущего спроса со стороны европейских и международных операторов.

FAI расширяет чартерный флот, добавив шестой Global 6000

Немецкая FAI пополнила свой флот самолётом Bombardier Global 6000. Этот бизнес-джет стал шестым Global Express для FAI и увеличил общий парк компании до 17 воздушных судов. Самолёт будет доступен для чартерных рейсов с середины февраля 2026 года.

Первоначально сконфигурированный для мальтийского оператора деловой авиации Vistajet, Global 6000 впоследствии был передан корпоративному владельцу. У него сохранилась фирменная металлизированная окраска Vistajet и изысканный интерьер с мебелью ручной работы и креслами из кремовой кожи, прошитыми вручную. Самолёт, оснащенный большой кухней и просторным трёхзонным салоном, может вместить до 14 пассажиров.

Благодаря дальности полёта 6000 морских миль, Global 6000 идеально подходит для межконтинентальных перелётов. Исключительно малый налёт, всего два корпоративных владельца с момента выпуска, а также тот факт, что самолёт никогда не использовался для чартерных перевозок, делают его особенно привлекательным выбором для клиентов.

Компания FAI эксплуатирует самолёты Global Express с 2010 года. Первый Global, MSN 9102, имел регистрационный номер D-AXTM – этот же регистрационный номер получит недавно приобретенный бизнес-джет Global 6000 после продажи MSN 9102 в 2023 году.



Платформа Avi-Go внедряет ИИ

Платформа данных и информации о чартерных рейсах Avi-Go расширяет спектр информации в сфере деловой авиации, предлагаемой подписчикам. В следующем месяце сингапурский стартап планирует запустить новую версию своего бота AviBot на основе ИИ, который позволит пользователям задавать вопросы по базе данных, охватывающей перемещения воздушных судов, аэропорты, поставщиков услуг и планирование поездок.

По словам Avi-Go, компания стремится поддерживать более широкий круг клиентов, чем такие устоявшиеся чартерные рынки, как Avinode, а также предлагает альтернативу источникам данных для деловой авиации, таким как JetNet. Помимо операторов и авиаброкеров, подписчиками являются группы ТОиР, а также FBO и организации по продаже воздушных судов.

Отслеживание воздушных судов основано на данных ADS-B и существующем приложении Flight Radar, при этом Avi-Go фильтрует бортовые номера, чтобы отделить операции по правилам Part 135 и Part 91 от рейсов регулярных авиакомпаний. Пользователи могут искать варианты чартерных рейсов по маршрутам с предварительной оценкой стоимости на основе исторических данных и местоположения самолётов. Функция «Доска объявлений» позволяет пользователям размещать информацию о наличии свободных мест на рейсах и запросы на расчет стоимости, а канал «Поиск в авиации» можно использовать для поиска данных по конкретным самолётам, аэропортам и операторам.

ИКАО представляет новый и улучшенный прогноз вулканического пепла

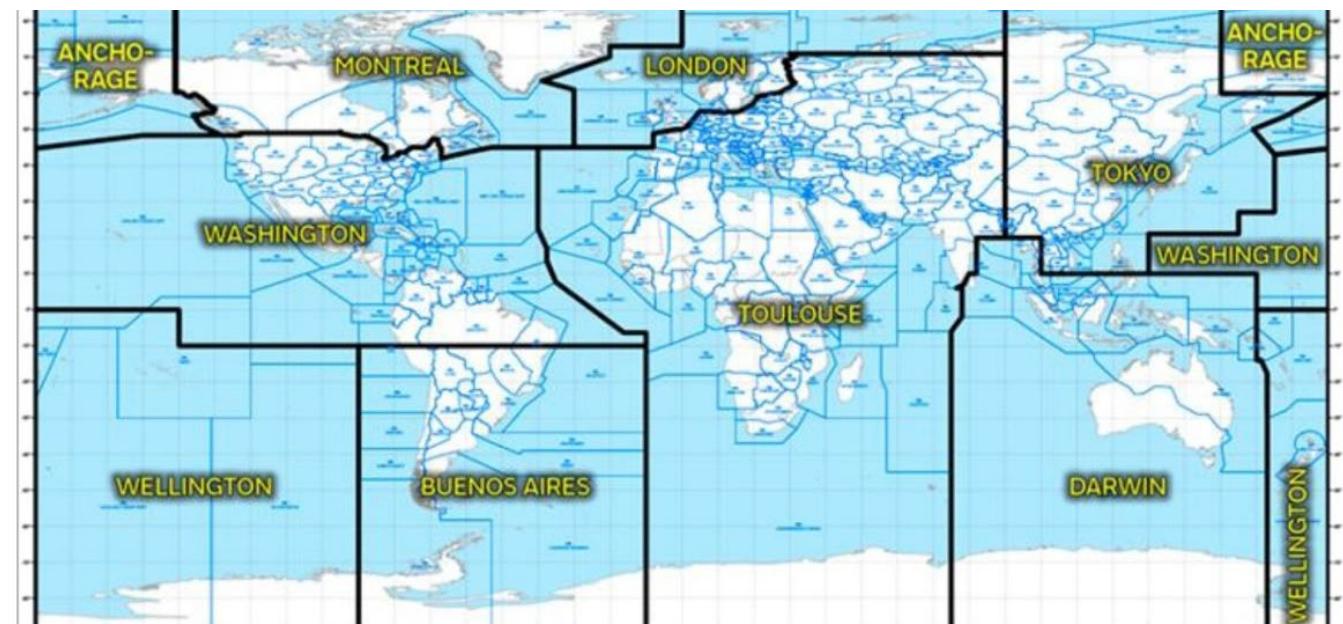
ИКАО начала предоставлять обновленный информационный сервис по количественному прогнозированию вулканического пепла (QVA), предлагающий более глубокий анализ для операторов воздушных судов. Это включает в себя прогнозирование количества ожидаемого пепла в атмосфере, а не только его местоположение.

Новая услуга вступила в силу в конце прошлого года. Два из девяти специализированных консультационных центров по вулканическому пеплу (VAAC) – в Лондоне и Тулузе – первоначально будут предоставлять обновленные прогнозы QVA, после чего услуга будет внедрена по всему миру.

В конечном итоге все девять назначенных ИКАО центров VAAC по всему миру будут предоставлять подробные прогнозы, используя комбинацию дан-

ных о вулканической активности, спутниковых, наземных и авиационных наблюдений, а также моделей прогнозирования. ИКАО рекомендует всем девяти центрам выпускать прогнозы QVA начиная с 26 ноября 2026 года. До этого времени параллельно будут предоставляться и традиционные карты.

Новая услуга предоставляет прогнозы концентрации пепла и вероятности его выпадения на высоте до 6000 футов с шагом в 5000 футов. Данные предоставляются с интервалом в три часа, а зарегистрированным пользователям услуга предоставляется бесплатно. В информационном циркуляре NATS Aeronautical Information Circular поясняется, что «прогнозы QVA обеспечивают более высокую детализацию», предоставляя как «единий, конкретный снимок прогноза», так и долгосрочные прогнозы в пределах зоны извержения.



Beyond завершила первые испытания водородного бизнес-джета в аэродинамической трубе

Компания Beyond Aero завершила первые испытания своего водородно-электрического бизнес-джета BYA-1 в аэродинамической трубе, приближаясь к завершению предварительного этапа проектирования. 19 января французский стартап сообщил, что тесты модели в масштабе 1:8 проводились осенью 2025 года в течение пяти недель в немецко-голландской аэродинамической трубе для низкоскоростных испытаний в Маркнессе (Нидерланды).

Компания из Тулузы разрабатывает продукт, который она позиционирует как «первый электрический бизнес-джет, работающий на водородном топливе», и делает упор на технологию топливных элементов и газообразный водород для перевозки шести пассажиров на расстояние до 1500 км (800 морских миль).

Недавние испытания в аэродинамической трубе основаны на усовершенствованиях конструкции, впервые объявленных в марте 2025 года, включая увеличенную мощность топливных элементов до 2,4 мегаватт и установленные на крыльях газовые топливные баки с давлением 700 бар. В октябре компания Beyond Aero сообщила, что разработанная ею водородно-электрическая силовая установка также достигла 6-го уровня технологической готовности.

«Размещение топливных баков вне основного объема фюзеляжа делает аэродинамическую оптимизацию необходимой и интересной, поскольку это позволяет нам активно управлять этими взаимодействиями потоков, а не ограничивать их внутри, а также учитывает вопросы безопасности, интегра-

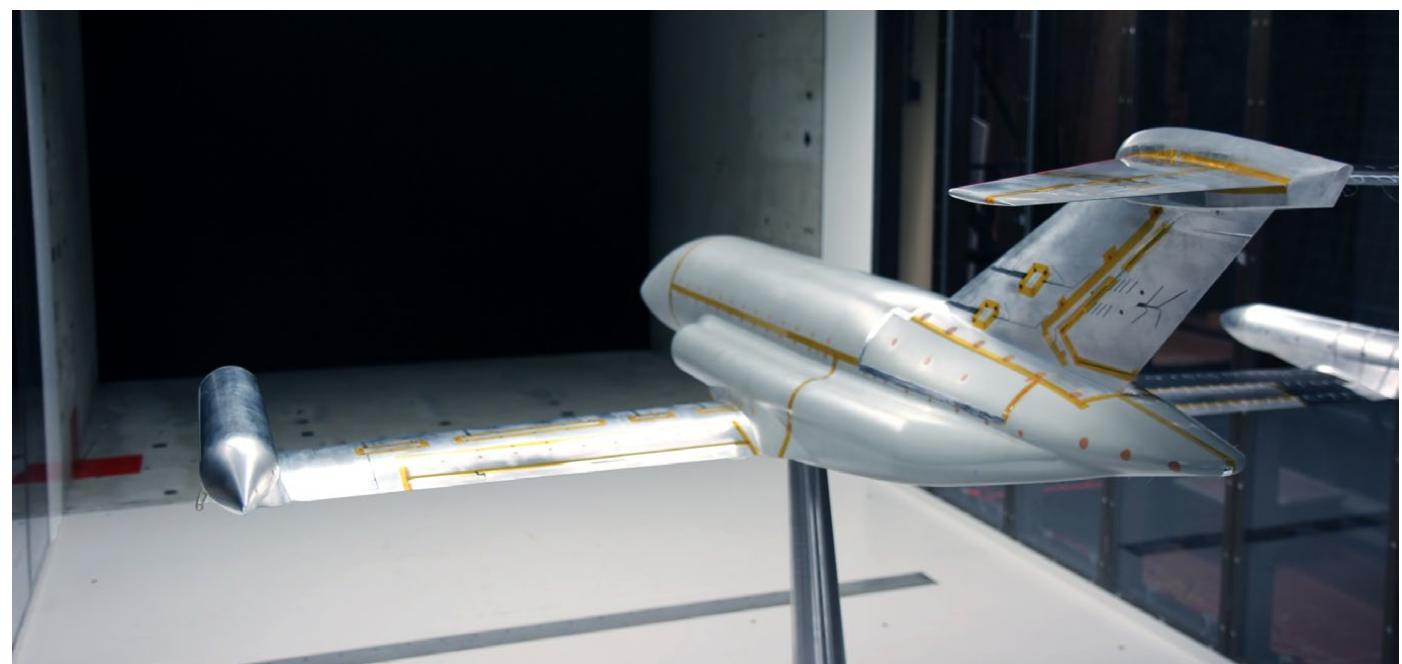
ции и сертификации, специфичные для водорода», - заявили в Beyond Aero изданию AIN.

Компания заявила, что анализ в аэродинамической трубе достиг своей цели, подтвердив «основные аэродинамические предположения, связанные с водородной архитектурой», и убедившись, что «конфигурация с внешним расположением водородных баков ведёт себя стабильно, предсказуемо и управляемо в пределах заданного диапазона полётов характеристик».

В ходе испытаний также исследовались производительность, стабильность и управляемость «в широком диапазоне конфигураций». Качественные характеристики сваливания – такие как нача-

ло сваливания, управляемость и общее поведение – «соответствуют тому, что мы ожидаем на данном этапе программы», подтвердил представитель компании.

Beyond Aero пока не обнародовала планы по завершению «следующего важного этапа» предстоящего предварительного анализа проекта, подтвердив лишь, что для дальнейшего развития BYA-1 будет продолжена работа по «выявлению чувствительных областей и уточнению компромиссов». «Как и в любой авиационной программе, решения о полномасштабных прототипах связаны с продвижением по этим этапам», - заключила компания. Ранее компания заявляла, что планирует ввести самолёт в эксплуатацию примерно в 2030 году.



Citation M2 Gen2 получил автомат тяги

Компания Textron Aviation выпустила на рынок ещё одну обновленную модель Cessna Citation, на этот раз M2 Gen2 с системой автоматического управления тягой Garmin. Поставка модернизированного лёгкого джета последовала за вводом в эксплуатацию в последние недели Citation Ascend и CJ3 Gen2.

Citation M2 Gen2 первоначально получил сертификацию в начале 2022 года, а добавление системы автомата тяги было одобрено в октябре, что обеспечивает пилотам больший контроль и точность. Система Garmin помогает пилотам на протяжении всего полёта, защищая от превышения и снижения скорости, а также обеспечивая более плавные переходные режимы. Это помогает снизить рабочую нагрузку и позволяет пилотам сосредоточиться на критически важных задачах.

«Мы продолжаем инвестировать в нашу продукцию, чтобы предоставлять клиентам лучший в мире опыт в авиации», - сказал старший вице-президент по продажам и маркетингу Textron Aviation Ланни О'Бэннион. «M2 Gen2 лидирует в своем сегменте как самый поставляемый легкий бизнесджет, устанавливая стандарты производительности и инноваций. Теперь, когда доступна система автоматического управления тягой Garmin пилоты получают более интуитивно понятный и эффективный опыт управления, повышая качество каждого полёта».

Обновленная версия популярного лёгкого бизнес-джета была анонсирована в рамках выставки NBAA-BACE в октябре 2021 года. Как поясняют в Textron, последние обновления платформы

Citation M2 усиливают ориентацию модели на комфорт пилотов и пассажиров, а также на производительность. M2 Gen2 – это тщательно продуманный дизайн салона, который включает в себя премиальный дизайн интерьера, фоновое акцентное освещение, обновлённые подстаканники с подсветкой и дополнительное место для хранения вещей, доступное во время полёта.

Производительность также была увеличена за счёт новейших технологий в салоне, таких как возможность беспроводной зарядки и порты USB-A на каждом кресле. В кабине экипажа для повышенного комфорта было добавлено три дюйма пространства для ног второго пилота. Кроме того, материалы порога входа в кабину были улучшены для обеспечения долговечности и ремонтопригодности.



Компания Baykar проведёт модернизацию и нарастит производство Piaggio P.180

Компания Piaggio, которая производит всего четыре-пять самолётов в год, планирует увеличить объёмы производства до 25-30 самолётов – темпы, которые её мощности уже позволяют обеспечить, заявил 12 января генеральный директор и председатель совета директоров Baykar Халук Байрактар, представляя план по обновлению продуктового портфеля Piaggio.

Как сообщает Aviation Week, компания Baykar также хочет инвестировать в модернизацию самолёта, заменив нынешнюю модель Avanti Evo, заявив, что операторы «хотят видеть этот самолёт снова на рынке», - сказал он в 13-минутном видеоролике.

Этот план последовал за поглощением итальянского производителя компанией Baykar в декабре 2024 года, спустя шесть лет после того, как итальянская авиастроительная компания была вынуждена объявить о корпоративной неплатёжеспособности после того, как её тогдашние владельцы из ОАЭ отозвали свои инвестиции.

Компания Baykar уже объявила, что на предприятиях Piaggio в Вилланова-д'Альбенга будет осуществляться производство беспилотных летательных аппаратов Akinci для европейских заказчиков в рамках совместного предприятия LBA Systems с компанией Leonardo.

Однако компания, похоже, уверена в возобновлении рыночного интереса к оригинальной модели P.180 с толкающим винтом. «Наше видение и общая стратегия заключаются в модернизации этих [заводов Piaggio] и наращивании производственных мощностей», - сказал Байрактар в видеоролике.

По утверждению Байрактара, компания Piaggio построила около 250 самолётов P.180, из которых около 220 до сих пор находятся в эксплуатации, примерно 100 в Европе, 100 в США, а остальные эксплуатируются в других странах.

Следующее обновление самолёта получит название Avanti Next, или NX, и исследования по этому вопросу уже начались. Оно будет включать интеграцию авионики Garmin, новую цифровую систему герметизации салона, расширенные возможности подключения к спутниковой связи и улучшенный интерьер, который будет выполнен в итальянском стиле. Инженеры Piaggio также будут работать над увеличением интервалов между плановыми осмотрами, чтобы снизить эксплуатационные расходы по сравнению с конкурентами.

Baykar также планирует расширить производственные мощности Piaggio по выпуску двигателей и их деталей, а также по техническому обслуживанию и ремонту двигателей. По словам Байрактара, одной из целей является расширение спектра двигателей, для которых может быть выполнено техническое обслуживание и ремонт.

«Покупка Piaggio была не финансовой сделкой, а стратегической инвестицией для Baykar», - сказал Байрактар. «У компании большой опыт в гражданской авиации, а Baykar – лидер рынка беспилотных технологий... теперь мы объединяем наши силы».

Однако о том, вернется ли Piaggio на рынок специализированных военных модификаций, ничего не сообщалось.



Bombardier построит новый производственный комплекс

Компания Bombardier представила планы строительства нового производственного центра площадью 11 700 кв.м. в Дорвале, Канада. Расположенный недалеко от производственного центра Challenger и Центра комплектации Laurent Beaudoin, проект обойдется примерно в \$100 млн и должен быть завершен до конца 2027 года.

Дэвид Мюррей, исполнительный вице-президент по производству, ИТ и системе операционного совершенства Bombardier, сказал: «Эти крупные инвестиции демонстрируют нашу приверженность поддержке роста Bombardier и созданию необходимой инфраструктуры для максимизации нашей производительности. Расширяя наши производственные мощности, мы позиционируем себя таким образом, чтобы удовлетворять глобальный спрос и укреплять свои позиции в лидирующей группе деловой авиации».

Строительство поддерживается канадской государственной организацией экономического развития Investissement Québec в рамках программы ESSOR, которая частично профинансирует строительство за счет возвратного кредита в размере \$35 млн.

Кристин Фрешетт, министр экономики, инноваций и энергетики, и министр, ответственный за регион Монтережи, заявила: «Поддерживая расширение компании Bombardier, ведущего мирового производителя, наше правительство получает значительные экономические выгоды для всей цепочки поставок Квебека и для аэрокосмического кластера. Эти инвестиции также приведут к созданию

сотен высококвалифицированных, хорошо оплачиваемых рабочих мест, одновременно укрепляя экспертизу Квебека».

Это объявление является последним в серии крупных экономических вкладов Bombardier в Квебек и Канаду. Недавнее исследование PwC, проведенное по заказу Bombardier, показало, что канадский производитель внёс в ВВП Канады в общей сложности

\$7,4 млрд в 2024 году и сохранил почти 50000 рабочих мест по всей стране.

В декабре 2025 года Bombardier получила сертификацию FAA для своего бизнес-джета Global 8000. Сертификация последовала за сертификацией типа, полученной Transport Canada (TC) 5 ноября. Сертификация Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) еще не получена.



NTSB выпустила срочные рекомендации по безопасности самолётов Hawker

NTSB выпустила ряд срочных рекомендаций по безопасности, призывая компанию Textron Aviation и Федеральное управление гражданской авиации (FAA) установить критерии подготовки и квалификации пилотов для испытаний на сваливание после технического обслуживания, требуемые производителем для бизнес-джетов Hawker.

2 января совет по безопасности выпустил пять срочных рекомендаций для Textron Aviation и по одной для FAA и ассоциации NBAA по результатам расследования двух катастроф, произошедших в 2024 и 2025 годах во время обязательных испытаний на сваливание после технического обслуживания на двухдвигательных самолётах Hawker 700, 800, 800XP, 850XP и 900XP.

«Мы обеспокоены тем, что из-за выявленных нами недостатков в информации, доступной владельцам, операторам и пилотам самолётов, касающейся обучения и процедур, необходимых для безопасного выполнения обязательных испытаний на сваливание после технического обслуживания на определённых моделях самолётов Hawker, другие экипажи, которым может быть поручено выполнять такие полёты, могут быть также не подготовлены», - говорится в заявлении NTSB.

16 октября 2025 года во время испытательного полёта на сваливание после техобслуживания самолёта Hawker 800XP в районе города Бат-Тауншип, штат Мичиган, погибли два пилота и представитель компании ТОиР. 7 февраля 2024 года капитан и второй пилот погибли во время испытательного полета на сваливание самолёта Hawker 900XP в районе города Уэствудер, штат Юта.

«Оба полёта были выполнены экипажами соответствующих операторов, которые, несмотря на квалификацию для управления этими самолётами, не были готовы безопасно справиться с неблагоприятными условиями сваливания, с которым они столкнулись во время испытательных полётов», - говорится в заявлении NTSB.

NTSB рекомендует Textron Aviation определить критерии квалификации пилотов, одобренные производителем, для выполнения испытательных полётов на сваливание после технического обслуживания на двухдвигательных самолётах Hawker 700, 800, 800XP, 850XP и 900XP, «чтобы гарантировать, что они обладают необходимыми компетенциями для безопасного реагирования при столкновении с нежелательными поведением самолёта при сваливании».

В других рекомендациях NTSB содержится призыв к компании Textron Aviation:

- Разработайте план испытаний на сваливание, описывающий нежелательные особенности сваливания, процедуры восстановления и соображения безопасности, необходимые для подготовки экипажа, уполномоченного производителем, к безопасному выполнению испытательных полётов на сваливание после технического обслуживания.
- Проанализируйте все остальные модели самолётов Hawker, указанные в сертификате типа А3ЕУ, и для каждой модели, подлежащей испытаниям на сваливание после технического обслуживания, определите критерии квалификации пилотов, прошедших подготовку и обла-

дающих опытом для таких испытаний, а также разработайте план испытаний на сваливание.

- Проанализируйте руководство по эксплуатации для пилотов и руководство по лётной эксплуатации самолёта, имеющего сертификат типа А3ЕУ, и при необходимости внесите в них изменения, чтобы описать негативное воздействие на поведение самолёта при сваливании определенных аномалий поверхности крыла, таких как визуально незаметные дефекты или лёгкое обледенение.
- Необходимо проинформировать владельцев и операторов моделей, имеющих сертификат типа А3ЕУ и подлежащих испытаниям после техобслуживания на сваливание, об обстоятельствах двух аварий, чтобы повысить их осведомлённость о возможности недопустимого поведения при сваливании, такого как неконтролируемый крен на 360 градусов и вход в штопор, а также о том, что подготовка и опыт лётного экипажа, необходимые для обеспечения безопасности этих полётов, превосходят те, которые обычно имеют линейные пилоты.

NTSB призывает FAA обязать производителя выполнить действия, указанные в его рекомендациях по безопасности, чтобы обеспечить точность информации и её правильное включение в соответствующее утвержденное FAA руководство или документ для каждого самолёта. Он также призывает NBAA проинформировать своих членов о недавних авариях самолётов Hawker, чтобы повысить осведомлённость о том, что «недопустимое поведение при сваливании может наблюдаться» во время испытательных полётов после технического обслуживания.

Duncan Aviation пересмотрела цены на ремонт компонентов

Компания Duncan Aviation представила пересмотренную структуру ценообразования на ремонт и замену компонентов, включая многоуровневую модель для повышения предсказуемости затрат для операторов. Компания заявила, что обновленная модель привязана к прогнозируемым потребностям в запчастях и построена на основе трёх уровней обслуживания.

Базовое покрытие распространяется на мелкий ремонт и предназначено для устранения наиболее распространенных неисправностей оборудования. Расширенное покрытие охватывает более широкий спектр неисправностей и включает комплексный ремонт сложных проблем. А универсальный вариант с фиксированной ценой обеспечивает единую гарантированную цену на все ремонтные ра-

боты, что дает операторам прозрачность в отношении затрат.

«Рынок авиационных компонентов меняется», - сказал Крис Гресс, менеджер по развитию бизнеса Duncan Aviation. «Мы внимательно изучили отраслевые тенденции, в частности, приток снятых с эксплуатации деталей, и внесли изменения, чтобы оставаться конкурентоспособными, сохраняя при этом наш стандарт качества».

Гресс предостерег операторов от покупки комплектующих, снятых с эксплуатации, отметив, что, хотя такие узлы могут иметь форму FAA 8130, многие из них прошли только визуальный осмотр. Он сказал, что установка компонентов с необнаруженными внутренними неисправностями может привести к повреждению других систем самолёта.

«Это рискованный шаг», - сказал Гресс. «Большинство серьезных повреждений – коррозия, перегоревшие предохранители или поврежденная проводка – можно выявить только при разборке устройства и тщательном осмотре квалифицированным специалистом».

Компания также пересмотрела свои варианты обмена старых деталей на новые. Клиенты могут выбрать стандартный обмен с более низкой начальной ценой и возможными последующими расходами, или обмен по фиксированной ставке, который включает в себя все необходимые ремонтные работы, если возвращенная деталь не имеет физических повреждений.



Plures Jet объединяет операционные процессы с помощью SAFEJETS

Недавно получив сертификат эксплуатанта, турецкая Plures Jet сделала важный шаг на пути к цифровой трансформации, приняв решение управлять лётной деятельностью, качеством и безопасностью полностью с помощью программных решений SAFEJETS. Внедрение SAFEJETS FTL и SAFEJETS MS позволило компании интегрировать операционные и управленические процессы в единую структуру.

В рамках этой системы Plures Jet с помощью SAFEJETS FTL будет управлять операционными требованиями, такими как планирование полё-

тов и экипажей, а также мониторинг ограничений по лётному времени, одновременно контролируя управление качеством, безопасностью и соответсвиием требованиям (CMS/SMS) через платформу SAFEJETS MS. В результате операционные данные и системы управления компании будут консолидированы в единой цифровой экосистеме.

Комментируя это событие, генеральный директор Entropol, разработчика SAFEJETS, д-р Тевфик Уяр заявил: «Управление воздушными судами, принадлежащими Plures Air, уже довольно давно осуществляется через SAFEJETS. Теперь, когда

компания получила собственную операционную лицензию, у нас появилась возможность работать с ними напрямую. Благодаря совместному использованию SAFEJETS FTL и SAFEJETS MS, Plures Jet сможет снизить риски, усилить соответствие нормативным требованиям и создать устойчивую культуру безопасности за счёт более централизованного подхода к управлению. Мы желаем им всяческих успехов и надеемся, что наше сотрудничество продолжится в течение многих лет».

SAFEJETS MS обеспечивает эффективное управление процессами качества, безопасности и соответствия нормативным требованиям через веб- и мобильные платформы, в то время как SAFEJETS FTL на протяжении многих лет позволяет операторам эффективно и легко управлять полётами и планированием экипажей.

Говоря о стратегическом партнёрстве, ответственный директор Plures Jet Орхан Акдениз отметил: «В авиации безопасность и операционная эффективность являются для нас бескомпромиссными приоритетами. На этом новом этапе, после получения собственной операционной лицензии, мы хотели с самого начала доверить наши процессы цифровой инфраструктуре мирового класса. Интегрированные решения, предлагаемые SAFEJETS, позволят как снизить нагрузку на наши команды, так и поддерживать наши стандарты качества на самом высоком уровне. Благодаря этому сотрудничеству мы строим нашу цифровую трансформацию на прочном фундаменте. Мы стремимся к долгосрочному и успешному операционному развитию вместе с нашим сильным технологическим партнёром, компанией Entropol».



Valiair приобрела Southern Aircraft Consultancy после решения FAA

Базирующаяся в Вайоминге компания Valiair, занимающаяся управлением авиационными трастами, приобрела Southern Aircraft Consultancy Inc (SACI), компанию, оказавшуюся в центре внимания Федерального управления гражданской авиации США на прошлой неделе.

В прошлый вторник американский регулятор объявил регистрацию 803 воздушных судов «недействительной» и обязал базирующуюся в Норфолке, Великобритания, компанию SACI, занимающуюся управлением воздушными судами, сдать все сертификаты в течение 21 дня. Это означает, что более 700 воздушных судов были выведены из эксплуатации и не могут легально летать до тех пор, пока не будут перерегистрированы.

После этих событий компания SACI обратилась к Valiair с предложением о полном приобретении компании.

В заявлении, опубликованном на прошлой неделе, компания SACI сообщила о достижении соглашения с компанией Valiair. «Мы рады сообщить, что сегодня достигли соглашения с компанией Valiair, которая возьмет на себя управление Southern Aircraft Consultancy Inc. с целью восстановления соответствия нормативным требованиям и скорейшего возвращения всех ваших воздушных судов в эксплуатацию», - говорилось в сообщении.

Выступая 16 января 2026 года во время веб-трансляции, организованной Corporate Jet Investor (CJI), Марко Рейнингер, генеральный директор Valiair Aircraft Trusts, заявил, что его компания приобрела британскую фирму и работает над пере-

регистрацией нескольких сотен воздушных судов с регистрационным номером N, которые находились у неё в доверительном управлении.

Участники веб-трансляции подсчитали, что от 8 до 10% парка бизнес-джетов, зарегистрированных в США, зарегистрированы с использованием трастовых соглашений с участием неграждан. Сообщается, что один из самолётов, зарегистрированных Southern Aircraft и приостановленных в результа-

те действий FAA, принадлежит бывшему министру транспорта Великобритании Гранту Шаппсу.

Хотя Рейнингер сказал, что Valiair «неустанно работает над тем, чтобы вернуть [самолёты] в воздух», адвокат Vedder Price Дэвид Эрнандес заявил, что процесс перерегистрации в США может занять от трех до четырех месяцев. Эрнандес отметил, что FAA в своём заявлении оставляет за собой право одобрять или отклонять новые заявки.



Смена собственника привела к сокращениям в Jeppesen ForeFlight

На прошлой неделе ряд сотрудников Jeppesen ForeFlight были уволены, как сообщают бывшие работники в социальных сетях LinkedIn и Reddit. Jeppesen ForeFlight – это новое название компаний после того, как в ноябре прошлого года частная инвестиционная фирма Thoma Bravo приобрела подразделение Digital Aviation Solutions компании Boeing за \$10,55 млрд.

В одном из комментариев на Reddit под заголовком «ForeFlight вчера уволила 40-50% своих сотрудников» говорится: «Вчера утром нас всех без предупреждения уволили по электронной почте. Я ожидаю ухудшения качества обслуживания в ближайшие недели и месяцы, поскольку многие инженерные команды, занимавшиеся поддержкой различных функций, были просто уволены без возможности передачи знаний».

Увольнения произошли вскоре после того, как ForeFlight внесла изменения в свою популярную программу скидок для лётных инструкторов, которая ранее предоставляла членам Общества авиационных и лётных инструкторов и Национальной ассоциации лётных инструкторов скидку в размере 33% на подписку на ForeFlight. Новая скидка составляет 15%, хотя инструкторы могут получить скидку до 100%, привлекая учеников в ForeFlight. Комментаторы жаловались, что это стало результатом приобретения компании Thoma Bravo.

Однако в заявлении компании, предоставленном изданию AIN, говориться, что утверждение об увольнении от 40% до 50% сотрудников не соответствует действительности: «Jeppesen ForeFlight внесла изменения для оптимизации нашей опе-

рационной модели, что позволит продолжить инвестиции в инновации в продуктах и повышение качества обслуживания клиентов. Хотя мы не разглашаем конкретные цифры, текущие процентные показатели, распространяемые в СМИ, вводят в заблуждение и завышены. Мы оказываем поддержку всем пострадавшим сотрудникам, предоставляя им выходные пособия, льготы и ресурсы, чтобы помочь им пережить этот переходный период. Безопасность, надёжность и наши обязательства перед клиентами остаются неизменными и по-прежнему являются нашим главным приоритетом».

Тем временем в LinkedIn некоторые бывшие сотрудники Jeppesen ForeFlight сделали то, что сейчас кажется типичным для этой социальной сети: выразили удивление по поводу увольнений, побла-

годарив компанию и коллег за полученный опыт. «Что ж, это совсем не та новость, которой я ожидал поделиться», - написал один человек. «Вчера я получил печальное известие о том, что меня, как и многих других коллег, увольняют из Jeppesen ForeFlight. Я благодарен за время, проведенное в работе с такой замечательной командой. Я – фронтенд-разработчик, и сейчас я открыт для новых возможностей. Если вы знаете о каких-либо вакансиях или просто хотите связаться со мной, я буду рад услышать вас».

Компания ForeFlight была основана в 2007 году Тайсоном Вейсом и Джейсоном Миллером и продана компании Boeing в 2019 году за неразглашаемую сумму. Boeing приобрела компанию Jeppesen в 2000 году.



ARGUS: 2025 год закончился на позитивной ноте

Согласно последнему отчету TraqPak от Argus International, глобальный трафик деловых самолётов в 2025 году завершился на позитивной ноте: в декабре показатели выросли на 4,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В прошлом месяце активность в Северной Америке увеличилась на 2,1% по сравнению с прошлым годом, а в Европе рост составил 1,3% восьмой год подряд. Argus ожидает, что эта тенденция сохранится и в январе: рост на 3,8% в Северной Америке и на 1% в Европе, что продолжит положительный тренд на этом континенте.

«Декабрь завершился примерно так, как мы и ожидали, что является обнадеживающим результатом. В конечном итоге, мы завершили год уверенного роста в Северной Америке и во всем мире», - сказал Трэвис Кун, старший вице-президент по программному обеспечению Argus International. «Переворачивая страницу в 2026 год, в центре нашего внимания останутся те же области: самолёты с большой кабиной, трафик Part 91 и значительная траектория роста рынка долевого владения».

В Северной Америке 11 из 12 месяцев 2025 года завершились ростом в годовом исчислении. Исключением стал февраль, который сравнивался с высокосным месяцем 2024 года.

В Северной Америке долевой рынок показал, по оценке Argus, «блестящий год», завершив декабрь ростом на 8,4% в годовом исчислении. Трафик Part 135 вырос на 1,6%, активность Part 91 немного снизилась, на 0,2%.

По категориям самолётов наибольший рост в декабре показали средние бизнес-

джеты – на 4,4%, за ними следуют лёгкие джеты и турбовинтовые самолёты с приростом на 2,7% и 0,8% соответственно. Однако активность в сегменте больших бизнес-джетов в декабре снизилась на 1,2%, а полёты самолётов с большим салоном по Part 135 – на 5,6%. Наибольший рост в отдельных сегментах наблюдался у лёгких джетов в долевом владении – на 9,8%.

В Европе рост на 1,3% был обусловлен увеличением на 5% числа рейсов на самолётах с большим салоном и ростом на 3,9% трафика средних бизнес-джетов. Это компенсировало снижение на 2,3% числа рейсов турбовинтовых самолётов и на 1,7% трафика лёгких джетов.

Acft Type	Dec 25 vs Dec 24	Dec 25 vs Nov 25
Turbo Prop	-2.3%	-4.4%
Small Cabin Jet	-1.7%	-2.8%
Mid Size Cabin Jet	3.9%	-2.0%
Large Cabin Jet	5.0%	0.7%
Total	1.3%	-2.0%

Тем временем в остальном мире резко вырос объём операций бизнес-авиации, увеличившись на 11,1% в годовом исчислении. Активность лёгких джетов выросла на 20,8%, за ними следуют самолёты среднего размера – на 12,6%, турбовинтовые – на 10,8% и бизнес-джеты с большой кабиной – на 4,9%.

Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	-2.4%	4.1%	7.4%	0.8%
Small Cabin Jet	0.6%	1.6%	9.8%	2.7%
Mid Size Cabin Jet	0.3%	3.3%	8.8%	4.4%
Large Cabin Jet	2.0%	-5.8%	3.0%	-1.2%
Total	-0.2%	1.6%	8.4%	2.1%
Dec 2025 vs Dec 2024				

Acft Type	Dec 25 vs Dec 24	Dec 25 vs Nov 25
Turbo Prop	10.8%	2.4%
Small Cabin Jet	20.8%	5.9%
Mid Size Cabin Jet	12.6%	9.7%
Large Cabin Jet	4.9%	6.4%
Total	11.1%	5.1%

Эксперты Turbli определили самые турбулентные рейсы и аэропорты мира

Маршруты и аэропорты мира с наихудшими показателями турбулентности при снижении и заходе на посадку в 2025 году опубликованы в ежегодном рейтинге Turbli. Данные предоставлены Национальным управлением океанических и атмосферных исследований (National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA) и Метеорологической службой Великобритании (Met Office).

Турбулентность вызвана изменениями в атмосфере, струйных течений и погодных условий, а также зависит от горного рельефа и структур, над которыми температура воздуха может резко меняться, создавая вихри и внезапные движения воздуха, замечают эксперты. Не удивительно, что в список попали преимущественно аэропорты и маршруты около гор.

Всего эксперты сравнили около 10 тыс. маршрутов, соединяющих 550 крупнейших аэропортов мира. Они были ранжированы по показателю «скорости рассеивания вихрей», от слабого до экстремального.

Итак, самым турбулентным маршрутом в мире в 2025 году был рейс между Мендосой и Сантьяго: расстояние в 196 км между Аргентиной и Чили, пересекающий суровые вершины Анд. Следующим по интенсивности стал перелёт между Синином и Иньчуанем на северо-западе Китая дальностью 443 км.

Пять из десяти самых турбулентных маршрутов в 2025 году находятся в Азии, в частности, в Китае, обращают внимание авторы.

Все топ-10 маршрутов оказались ближне- и среднемагистральными. А самым «неспокойным» дальнемагистральным маршрутом в мире назвали рейс между Аваруа на Островах Кука и Сиднеем (Австралия).

Десять самых турбулентных авиамаршрутов в мире по версии Turbli:

- Мендоса - Сантьяго;
- Синин - Иньчуань;
- Чэнду - Синин;
- Кордoba - Сантьяго;
- Санта-Крус - Сантьяго;

- Чэнду - Ланьчжоу;
- Мендоса - Сальта;
- Чэнду - Иньчуань;
- Синин - Лхаса;
- Денвер - Джексон.

Turbli также проанализировал самые турбулентные рейсы по континентам, и здесь список оказался таким:

- Северная Америка: Денвер - Джексон.
- Южная Америка: Мендоса - Сантьяго.
- Европа: Ницца - Женева.
- Азия: Синин - Иньчуань.
- Африка: Дурбан - Йоханнесбург.
- Океания: Крайстчерч - Веллингтон.



Трафик на ВЭФ вырос на 4% на фоне стабильной мировой активности

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на третьей неделе 2026 года (12-18 января) трафик бизнес-джетов во всём мире составил 66445 рейсов, что на 2% больше, чем за ту же неделю прошлого года, и примерно на 1100 рейсов больше. За последние четыре недели (с 52-й недели 2025 года по 3-ю неделю 2026 года) мировая активность показала рост на 4% в годовом исчислении, сохраняя устойчивые тенденции 2025 года по сравнению с 2024 годом. С начала года активность

бизнес-джетов выросла на 3% по сравнению с первыми 18 днями 2025 года.

Главное событие недели: пик прибытия бизнес-джетов в Давос достиг 110 рейсов в преддверии открытия форума

Всемирный экономический форум в Давосе всегда привлекал значительное количество бизнес-джетов, и мероприятие 2026 года, похоже, не стало ис-

ключением: в выходные перед началом форума в ближайшие аэропорты прибыл 191 бизнес-джет, что на 4% больше, чем в прошлом году.

18 января было зафиксировано 110 прибытий самолётов, тогда как в течение всего остального января этого года этот показатель составлял обычно 40 рейсов в день.

Анализ показателей по регионам

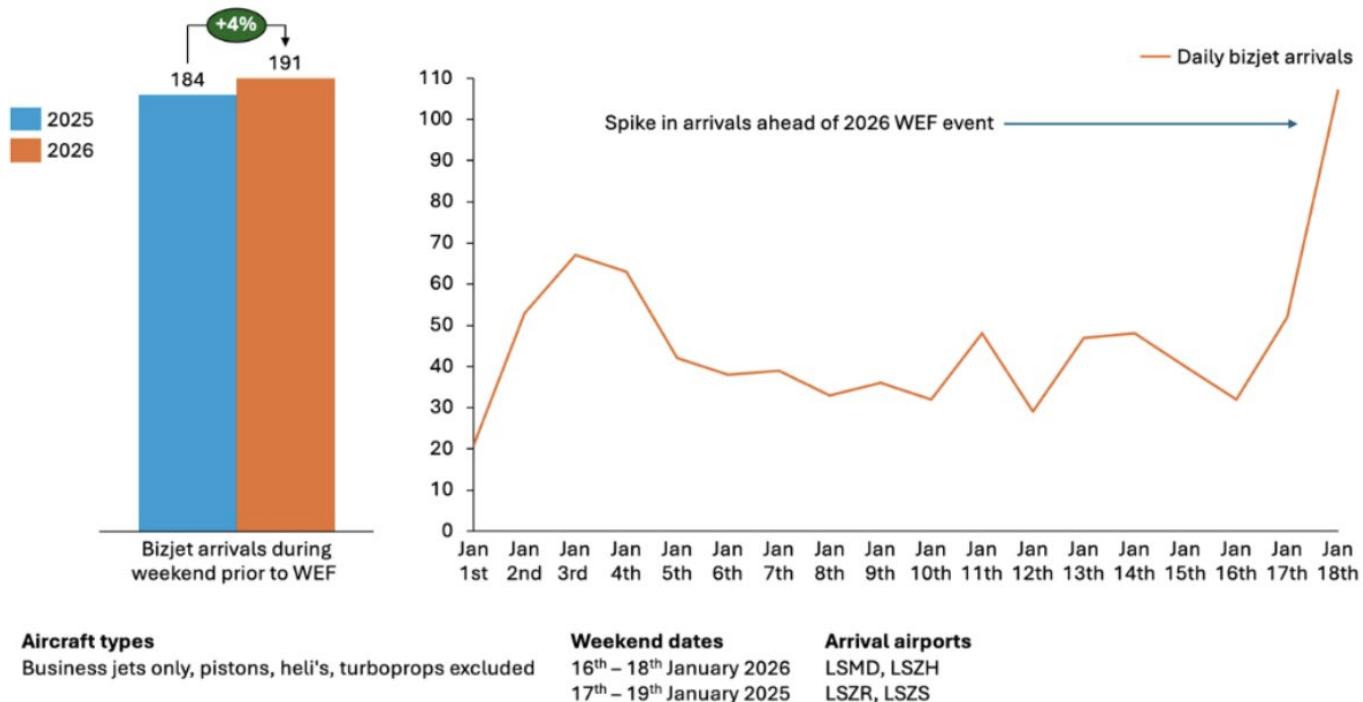
Северная Америка: во всех ключевых штатах зафиксирован рост на несколько процентов

На третьей неделе 2026 года активность бизнес-джетов в Северной Америке увеличилась на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В США Флорида, как обычно, оказалась самым загруженным штатом, количество рейсов выросло на 7%, за ней следует Техас, где трафик увеличился на 5%, и Калифорния с ростом на 6% по сравнению с третьей неделей 2025 года.

Среди других штатов, где с начала месяца (1-18 января) наблюдается заметный рост активности, можно отметить Нью-Джерси (+8%), Иллинойс (+10%) и Индиану (+16%).

Европа: Франция демонстрирует рост на 10%, Германия – сокращение на 7%

На третьей неделе текущего года Европа следовала общемировой тенденции роста на 2% в годовом исчислении. При этом наблюдались



Прибытие бизнес-джетов в выходные дни перед Всемирным экономическим форумом

значительные колебания: во Франции рост составил 10%, Великобритания и Италия также сильно выросли, а в Швейцарии трафик снизился на 1%, несмотря на увеличение числа прибывающих рейсов в преддверии ВЭФ в Давосе, в то время как в Германии падение составило более 7%.

В Европе за четыре недели (с 52-й недели 2025 года по 3-ю неделю 2026 года) зафиксирован рост на 3% по сравнению с прошлым годом, при этом Италия лидирует по этому показателю с ростом на 6%, в то

время как в Германии наблюдается снижение на 6% по сравнению с аналогичным четырёхнедельным периодом прошлого года.

Остальной мир: Африка и Азия демонстрируют двузначный рост на 11%

Регионы за пределами Северной Америки и Европы на третьей неделе показали высокий однозначный рост в годовом исчислении, в целом на 7%.

Африка и Азия лидируют с двузначным ростом на 11%, затем следует Южная Америка с ростом на 8%, в то время как Ближний Восток стал единственным регионом, где наблюдалось снижение на 2%.

За последние четыре недели Южная Америка опережает прошлогодние показатели на 12%. Количество рейсов бизнес-джетов в Африке выросло на 9%, в Азии – на скромные 3%, а на Ближнем Востоке наблюдается небольшое снижение – активность упала на 3% по сравнению с прошлым годом.



«Гренландские пошлины» угрожают авиационной отрасли

Предложенное президентом Трампом введение дополнительных тарифов для стран, выступающих против его плана по захвату Гренландии, может нанести ущерб американской деловой авиации.

В понедельник президент Трамп заявил NBC News, что он «на 100%» выполнит свою угрозу, высказанную в субботу, ввести 10% тарифы на поставки из восьми европейских стран к 1 февраля из-за их протестов против его цели приобрести датскую территорию для обеспечения безопасности США. Пошлины вырастут до 25% к 1 июня, добавил он. К числу этих стран относятся Великобритания, Дания, Норвегия, Швеция, Франция, Германия, Нидерланды и Финляндия.

Повышение пошлин на все товары, импортируемые в США из этих стран, означает, что производители и поставщики в сфере деловой авиации понесут более высокие затраты, которые, вероятно, будут переложены на американские компании. Например, двигатели Rolls-Royce BR725, используемые в Gulfstream G650/650E, и двигатели Pearl 700, которыми оснащены G700 и G800, производятся в Далевице, Германия, в то время как основная производственная база Airbus находится в Тулузе, Франция.

Однако пока нет подробностей о том, будут ли пошлины применяться повсеместно или же некоторые отрасли будут освобождены от них. В июле 2025 года ЕС договорился об освобождении воздушных судов и их компонентов от американских пошлин, введенных в то время.

Чад Андерсон, генеральный директор Jetcraft, заявил, что его компания «внимательно следит за развитием событий» вокруг американских пошлин и того, что это может означать для трансграничных операций с самолётами. «Учитывая глобальный характер нашего рынка, изменения в торговой политике могут повлиять на поведение покупателей, доступность самолётов и сроки сделок», - сказал он. «Периоды неопределенности часто требуют тщательного планирования и чёткого понимания ситуации, особенно для клиентов, работающих в нескольких юрисдикциях».

Тобиас Клейтман, президент TVPRX, также находится в напряжении, ожидая, будут ли какие-либо «исключения для воздушных судов, двигателей и запчастей». «По крайней мере, возможно, что может быть затронуто недавнее соглашение между США и ЕС, которое предусматривало исключения для аэрокосмической отрасли», - сказал он. «Неясно, исчезнут ли эти исключения в результате. Тарифы на товары основаны на стране-производителе. Новые пошлины могут значительно увеличить стоимость воздушных судов, двигателей и запчастей, импортируемых в США, которые производятся в этих странах ЕС».

В ответ на угрозы Трампа, опубликованные на платформе Truth Social, восемь европейских стран выступили с совместным заявлением, в котором говорится, что угроза введения пошлин подрывает трансатлантические отношения и грозит «опасной нисходящей спиралью». Они добавили, что «полностью солидарны» с Данией и Гренландией.

Президент Франции Эммануэль Макрон заявил, что Европейский Союз может задействовать свой «Инструмент противодействия принуждению» (ACI) для противодействия попыткам навязать ЕС или государствам-членам изменения в политике. Эта мера, одобренная в 2023 году, но так и не примененная, позволяет вводить ограничения на импорт и экспорт в отношении соответствующей внешней державы.

Однако «непредсказуемым фактором» является предстоящее решение Верховного суда США о законности тарифной политики Трампа, считает юрист Джонатан Эпштейн, партнер Holland & Knight. «Ожидается, что Верховный суд США вынесет решение о том, имеет ли президент полномочия в соответствии с Законом о международных чрезвычайных экономических полномочиях (IEERA) вводить пошлины», - добавляет Эпштейн.

Выступая в понедельник на пресс-конференции в кулуарах Всемирного Экономического Форума в Давосе, министр финансов США Скотт Бессент заявил, что любые потенциальные ответные меры со стороны Европы в связи с введением тарифов были бы «крайне неразумными».

В среду президент Трамп заявил, что уже сформировал с генсеком НАТО Рюtte рамки будущей сделки по Гренландии. В связи с этим он отказался от идеи введения пошлин против европейских стран.

Мнение эксперта: потрясения на рынке бизнес-авиации – адаптация к новой реальности

До пандемии COVID-19 рыночные потрясения по-добные «чёрному лебедю» происходили с интервалом в несколько лет. Сейсмические события, такие как крах пузыря «доткомов» в 2000 году и глобальный финансовый кризис 2008 года, были эпизодическими. Сегодня ситуация изменилась. Экстремальные потрясения – это не аномалии, а часть среды, в которой мы работаем, считает Ричард Мерфи, вице-президент по управлению продуктами в компании ION Commodities.

От глобальной пандемии до конфликтов на Украине, в Газе и сбоя в работе CrowdStrike, из-за которого были отменены десятки тысяч рейсов, мир сейчас живет в состоянии постоянной системной нестабильности. В результате на мировом товарном рынке сформировалась новая картина, поскольку каждый шок оказывает влияние на глобальные цепочки поставок, энергетические рынки и транспортные сети.

Сложная, географически распределенная структура операций и подверженность колебаниям цен на нефть делают деловую авиацию крайне чувствительной к подобным сбоям. Компании бизнес-авиации, особенно те, которые имеют большой парк самолётов или работают в нескольких аэропортах, должны быть готовы адаптироваться к этой новой реальности.

Цена стабильности

В этот новый период постоянных потрясений типа «чёрный лебедь» влекут за собой издержки, требующие тщательного смягчения последствий. Особенно уязвимо авиатопливо. Любой сбой в цепочке поставок, затрагивающий поставки нефти, обычно приводит к росту стоимости нефтепродуктов, включая авиационное топливо, авиационный бензин, смазочные материалы, охлаждающие жидкости и другие сопутствующие товары.

В случае остановки работы трубопроводов, альтернативные способы транспортировки нефтепродуктов, если таковые имеются, будут иметь более высокие транспортные расходы, что приведёт к увеличению затрат до устранения неисправности трубопровода.

Серьёзные перебои в цепочке поставок также могут привести к недоступности топлива, в результате чего FBO и аэропорты остаются без топлива и приостанавливают полёты до тех пор, пока не будут найдены альтернативы. Например, в ноябре 2025 года временное ограничение поставок топлива Jet A-1 в международном аэропорту Кейптауна нарушило работу нескольких авиакомпаний, в результате чего некоторые самолёты были вынуждены остаться на земле.

Уязвимости носят более глубокий характер, чем просто проблема с топливом. Производители самолётов, двигателей и комплектующих для деловой авиации должны быть готовы не только к физическим перебоям в транспортировке, но и к тарифам и эмбарго, которые могут нарушить поставки стали, алюминия и редкоземельных элементов, необходимых для производства планеров, авиационных компонентов и двигателей.

Подобные события могут также повлиять на поставки природного газа, необходимого для работы электростанций или генераторов, обеспечивающих электроэнергией эти предприятия. В худшем случае может произойти остановка производственных операций.



Потенциальная выгода

С другой стороны, «чёрные лебеди» могут также открывать новые возможности. Например, несмотря на проблемы с планированием и операционными процессами, масштабные сбои в системах управления экипажами, бронирования и управления полётами авиакомпаний могут создать краткосрочный спрос на услуги деловой авиации. Пожилым деловым путешественникам и пассажирам класса люкс по-прежнему необходимо добираться до мест назначения, и деловая авиация может предложить надёжную альтернативу, что позволит расширить клиентскую базу и повысить загрузку самолётов в тех случаях, когда коммерческие авиакомпании терпят неудачу.

Иногда подобные сбои могут даже вызывать долгосрочные изменения в поведении. Сбои в ИТ-инфраструктуре стали движущей силой роста таких компаний, как JSX, которые стремятся предложить вариант, сочетающий деловые и коммерческие рейсы. Однако удовлетворить этот спрос могут только компании, готовые быстро реагировать, располагающие самолётами, экипажами и логистическими мощностями.

Работа в новых условиях

Системный характер этих рисков означает, что компаниям, работающим в деловой авиации, необходимо пересмотреть меры готовности на всех уровнях.

Во-первых, необходимо адаптировать политику

в отношении запасов топлива. Операторам FBO и крупным флотам деловой авиации следует пересмотреть свою политику в отношении запасов топлива, чтобы определить, следует ли иметь больший запас в наличии. Аэропорты имеют ограниченную ёмкость топливных резервуаров, поэтому им также может потребоваться рассмотреть возможность хранения топлива в терминалах, расположенных вдали от аэропорта, и обеспечить транспортировку топлива от терминала до аэропорта в случае сбоев.

Во-вторых, необходимо оценить запасы запчастей и комплектующих для технического обслуживания. События, подобные блокировке Суэцкого канала, показали, что в одночасье могут быть остановлены не только поставки топлива. Потеря доступа к таким важным запчастям, как запасные шины, уплотнения, компоненты двигателей и авионики, может привести к простою самолётов до тех пор, пока не появятся необходимые детали. Производителям авиационной техники, также необходимо пересмотреть свои стратегии управления запасами, особенно в отношении редкоземельных металлов. Устойчивые стратегии снабжения и достаточные буферные запасы имеют жизненно важное значение.

Во-третьих, для обеспечения устойчивости необходима информация. Системы управления товарными рисками (CTRM) и другие передовые информационные системы имеют решающее значение. Системы CTRM обеспечивают повседневную поддержку операций, связанных с товарами, и необходимы для эффективных стратегий хеджирова-

ния и управления затратами на сырьевые товары. Однако в случае возникновения деструктивных событий они становятся ещё более ценными, представляя операторам критически важную информацию, необходимую для оценки рыночных условий, оценки рисков и определения потенциальных вариантов смягчения последствий.

Наконец, информация должна сочетаться со стратегией для эффективного использования вариантов смягчения последствий. В условиях кризиса те, кто может действовать быстро, меняя поставщиков, перераспределяя самолёты, обеспечивая поставку топлива или заключая соглашения о хеджировании, минимизируют ущерб. Те, кто затягивает принятие решений, увидят, как варианты смягчения последствий полностью исчезнут, поскольку конкуренты будут действовать быстрее, а последствия сбоев в работе распространяться всё шире.

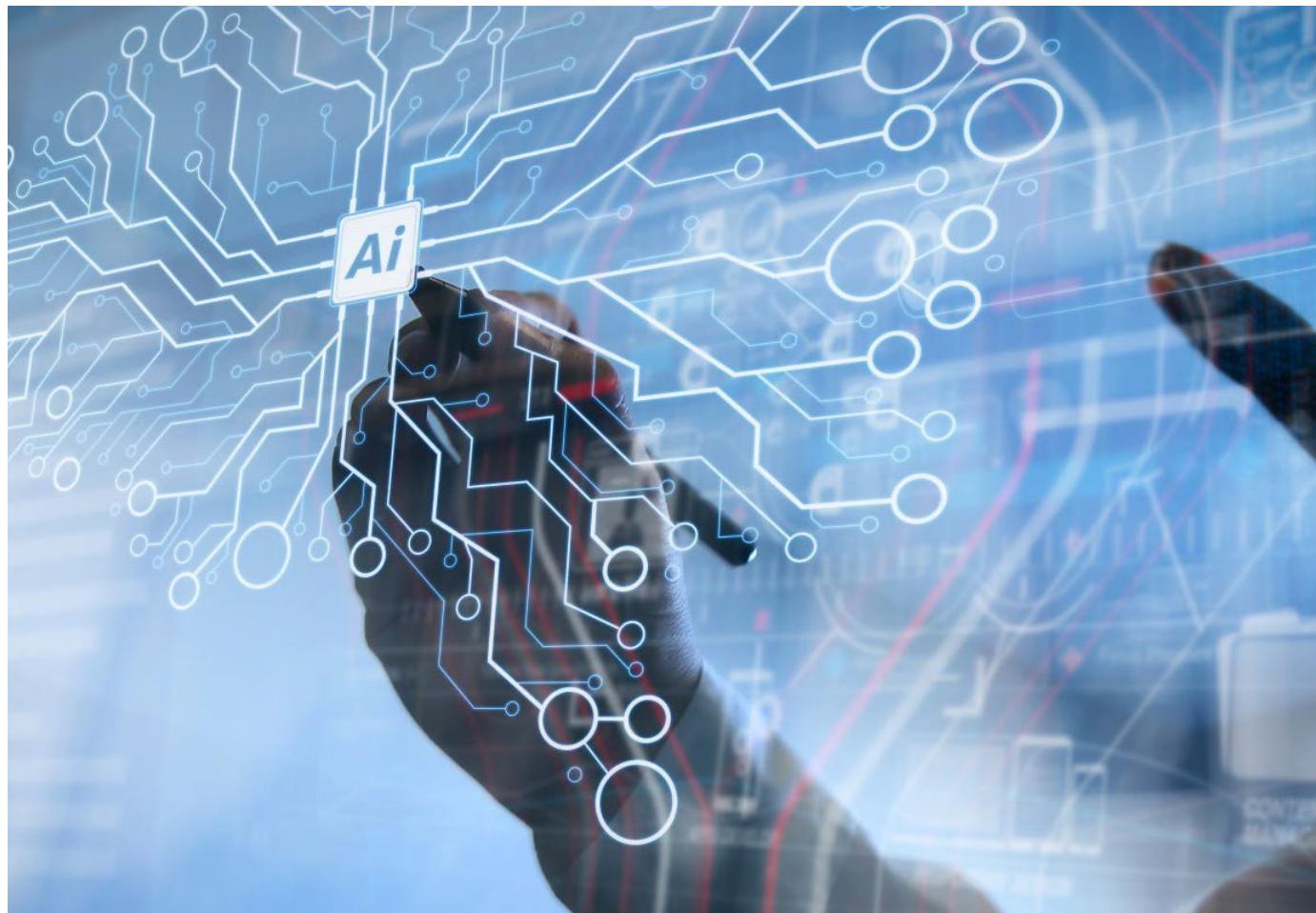
Сбои никуда не денутся. В будущем, характеризующемся постоянной нестабильностью, наиболее успешными окажутся те, кто лучше всего к этому подготовлен. Компаниям необходимо сосредоточиться на повышении устойчивости своих операций, цепочек поставок и процессов принятия решений.

Цена подготовки невелика по сравнению с последствиями неподготовленности: более высокие затраты, простаивание флота, потеря клиентов и ущерб репутации. Новое событие всегда не за горами; крайне важно иметь информационные системы и стратегию наготове до того, как произойдет следующий шок.

Почему ИИ не может справиться с задачами в сфере чартерных рейсов

В отрасли появилось множество компаний, обещающих «исправить» ситуацию с чартерными рейсами. Большинство из них сосредоточены на одной и той же идее: мгновенное ценообразование, доступность в режиме реального времени, бронирование в один клик. И почти все они недооценивают одно и то же – то, как эта отрасль работает на самом деле.

Это не критика технологий. Искусственный интеллект – мощный инструмент. Но когда его применяют без понимания структуры рынка, он не упрощает сложность, а вступает с ней в конфликт, пишет в Corporate Jet Investor Джекфри Рейс, основатель и генеральный директор MyFlight Advisor.



Проблема не в искусственном интеллекте. Проблема в предположениях, лежащих в его основе.

На бумаге чартерные перевозки выглядят очевидным кандидатом на автоматизацию. У рейсов есть маршруты, у самолётов есть стоимость, расписание где-то существует, и цены должны быть вычислимы. В реальности же чартерные перевозки – это не единый рынок. Я уже говорил об этом раньше, но стоит повторить: чартерные перевозки – это тысячи микропредприятий, работающих в условиях совершенно разных ограничений:

- Операторы, имеющие один или два самолёта
- Управляемые воздушные суда, требующие одобрения владельца
- Самолёты в лизинге с пороговыми значениями использования
- Расписания меняются быстрее, чем любая система может их опубликовать.
- Ценообразование, отражающее допустимый уровень риска, а не только себестоимость.

Большинство платформ искусственного интеллекта пытаются стандартизировать результат, не стандартизируя предварительно условия, необходимые для существования этого результата. Именно поэтому мгновенное ценообразование постоянно терпит неудачу.

Почему подход «просто заставить операторов принять участие» не работает

В сфере авиационных технологий распространено мнение, что если продукт достаточно хорош, операторы его примут. Но на этом рынке всё иначе.

Для многих операторов участие означает:

- Дополнительная операционная нагрузка
- Меньшая свобода ценообразования
- Риск без гарантированной выгоды
- Затраты на технологии, которые не масштабируются в зависимости от размера флота

Когда вы управляете небольшим предприятием, выживание всегда важнее инноваций. Поэтому требовать от операторов добровольного подчинения системе, которая противоречит их естественным мотивам, – это проигрышная стратегия.

Настоящий вопрос не в том, «Как устанавливать цены мгновенно?»

Реальный вопрос в том, что может сделать отказ от участия более болезненным, чем само участие? Большинство платформ такого вопроса никогда не рассматривают.

Другой подход к ИИ в чартерных авиаперевозках

Искусственный интеллект не следует использовать для навязывания определённости там, где её нет. Его следует использовать для выявления структурных трений, снижения затрат на координацию и нормализации вариативности, вместо того чтобы притворяться, что это ерунда. Это меняет внешний вид системы.

Доступность – это вероятностный процесс, поэтому моделируйте его именно таким образом

Доступность самолётов не является бинарным понятием. Она зависит от условий. Искусственный интеллект хорошо подходит для моделирования вероятности:

- Модели использования владельцем
- Частота перебоев при проведении технического обслуживания
- Ограничения экипажа
- Историческая надёжность диспетчеризации

Вместо того чтобы заявлять о «доступности» самолёта, система должна выражать степень достоверности. Именно так уже мыслят операторы – ИИ просто формализует этот процесс.

Цены должны быть дифференцированными, а не фиксированными

Мгновенные котировки неэффективны, поскольку ценообразование зависит от ситуации. Более эффективным подходом было бы создание определяемых оператором ценовых коридоров с использованием диапазонов, сгенерированных ИИ на основе риска и использования, и передача запроса специалисту только при необходимости. Это позволило бы сохранить контроль со стороны оператора, одновременно повышая скорость и прозрачность.

Небольшим операторам нужны рычаги воздействия, а не дополнительное программное обеспечение

Отрасль не изменится, если небольшие операторы не смогут участвовать в системе, не будучи вынужденными менять свою операционную модель,

основанную на меньшем количестве ресурсов. Участие должно снижать сложности с формированием цен, отсеивать некачественный спрос и повышать эффективность использования ресурсов, при этом обходя ограничения, которые изначально не позволяют им предоставлять мгновенные цены. Когда система начнет работать для них, отказ от участия станет дорогостоящим.

Речь идёт не о маркетплейсах, а об инфраструктуре

Будущее – это не ещё одна брокерская платформа. Это общий операционный слой. Как только этот слой появится, поведение естественным образом изменится. Покупатели ожидают структурированных ответов. Брокеры ожидают доступности, взвешенной по степени достоверности. Операторы вне системы начнут терять актуальность – не потому, что их вынудили уйти, а потому, что рынок изменился.

Да, некоторые уедут. Это прогресс.

Любая эволюция отрасли создает давление. Некоторые операторы не смогут адаптироваться. Некоторые бизнес-модели не выдержат прозрачности. Некоторые неэффективности исчезнут. Это не разрушение – это созревание. В конечном итоге, ИИ не изменит рынок чартерных рейсов, притворяясь, что это проблема электронной коммерции. Он сделает это, уважая реальные принципы работы отрасли, а затем незаметно устранив препятствия, которые мешают ей развиваться. Именно эта работа и заслуживает внимания.

Ветролёт недели

Оператор/владелец: «Ирбис»

Тип: **Airbus H125**

Год выпуска: **2022 г.**

Место съемки: **январь 2026 года, вертодром «Манжерок», Республика Алтай, Россия**



Фото: Дмитрий Петроченко