



На этой неделе из Бразилии пришли важные новости от производителя бизнес-джетов Embraer. Компания представила новое поколение Praetor 600E и Praetor 500E, что стало первой эволюцией этой линейки. Новые модели получили кардинально обновлённые салоны, которые значительно улучшают впечатления от частных полётов и расширяют возможности для выполнения длительных миссий. Благодаря этим улучшениям, новые Praetor открывают новую эру в частной авиации, становясь инструментами для повышения производительности и эффективности. Подробности можно найти в этом выпуске.

Канадский авиационный регулятор, по-видимому, обеспокоился угрозами Трампа. Министерство транспорта Канады выдало сертификаты типа для бизнес-джетов Gulfstream G500 и G600. Это было сделано в ответ на требования, которые побудили президента США Дональда Трампа высказать свою позицию. Сертификаты были предоставлены 15 февраля. 29 января Трамп угрожал отозвать сертификаты на все канадские самолёты, включая Bombardier Global, из-за задержек в одобрении Министерством транспорта Канады моделей Gulfstream G500, G600, G700 и G800. Он также пригрозил ввести 50-процентные пошлины на все канадские воздушные суда, продаваемые в США. Компания Gulfstream сообщила, что заявки на модели G500 и G600 находились на рассмотрении около шести лет, а заявки на G700 и G800 были поданы в 2024 году.

Компания XTI Aerospace практически приостановила планы по выводу на рынок бизнес-джета вертикального взлёта и посадки TriFan 600 с канальными вентиляторами. После более чем десяти лет исследований и разработок шестиместного самолёта компания прекратила программу TriFan и переключила внимание на беспилотные летательные аппараты.



Бизнес-джеты заявляют о себе на Олимпиаде в Милане-Кортине 2026

WINGX: Олимпийские игры в Милане и Кортине способствовали ощутимому и заметному росту трафика итальянских бизнес-джетов, продолжая тенденцию, которую мы наблюдаем почти на каждом крупном спортивном мероприятии. 2026 год оправдывает наши ожидания умеренного однозначного роста **стр. 19**

Embraer представила новые модели Praetor 600E и Praetor 500E

Embraer представила новое поколение самолётов Praetor 600E и Praetor 500E, ознаменовавшее первую эволюцию семейства Praetor. Новые бизнес-джеты получили полностью переосмысленные салоны, которые преобразуют опыт частных полётов, максимально увеличивая возможности этих самолётов **стр. 21**

Решение Верховного суда создаёт неопределённость с тарифами Белого дома

Авиационная отрасль США вступает в период повышенного внимания из-за роста числа отмен рейсов, вызванных действиями FAA по обеспечению безопасности полётов и растущим финансовым кризисом среди крупных частных операторов **стр. 23**

Латинская Америка стремительно превращается в ключевой рынок деловой авиации

Несмотря на возможные проблемы и вызовы, рынок частных самолётов в Латинской Америке продолжает развиваться. По мере того как всё больше пассажиров переходят на частные рейсы и предъявляют более высокие требования, этот процесс, вероятно, будет ускоряться **стр. 25**

Воздушные суда не включены в глобальный тариф президента Трампа

Президент Дональд Трамп не включил коммерческие воздушные суда и авиационные запчасти в свой 15%-ный глобальный тариф. Пошлина в 15% будет действовать 150 дней и вступит в силу 24 февраля 2026 года. Новый тариф, который первоначально был установлен на уровне 10% в пятницу, был повышен до 15% после заявления президента Трампа в Truth Social в субботу.

«Мы советуем клиентам, которые планируют продавать воздушные суда в США, действовать быстро», - говорит Эхсан Монфаред, партнер YYZLaw. «Аналогично, клиентам, которые получали выгодные предложения на самолёты из-за угрозы 35-процентных пошлин, необходимо также действовать быстро, чтобы заключить контракты на эти воздушные суда. Скорость исполнения и гибкость в юридических формулировках на случай,

если президент Трамп предложит новые дополнительные пошлины, являются ключевыми факторами для отрасли в настоящее время».

Приложения к президентской прокламации показывают, как воздушные суда рассматривались заранее. Приложение два показывает исключения для конкретных компонентов, включая детали для двигателей.

Глобальный тариф, основанный на разделе 122 Закона о торговле 1974 года, вводится после того, как Верховный суд США постановил, что Закон о международных чрезвычайных экономических полномочиях не даёт президенту права вводить пошлины. Решение было принято шестью голосами против трёх.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Gulfstream G500 и G600 получили одобрение от Министерства транспорта Канады

Министерство транспорта Канады выдало сертификаты типа для бизнес-джетов Gulfstream G500 и G600, выполнив требования, которые, в частности, побудили президента США Дональда Трампа высказаться по этому вопросу. Сертификаты были выданы 15 февраля, и компания Gulfstream Aerospace сообщила изданию AIN: «Мы продолжаем сотрудничать как с FAA, так и с ТССА (Министерство транспорта Канады) и с оптимизмом смотрим на то, что прогресс есть».

29 января Трамп пригрозил отозвать сертификаты на все канадские воздушные суда, включая Bombardier Global, в ответ на задержки в одобрении Министерством транспорта Канады самолётов Gulfstream G500, G600, G700 и G800. Он также пригрозил ввести 50-процентные пошлины на любые воздушные суда, произведённые в Канаде и проданные в США.

Компания Gulfstream подтвердила, что заявки на самолёты G500 и G600 находились на рассмотрении около шести лет, а заявки на G700 и G800 были поданы в 2024 году.

Когда 12 февраля президента и генерального директора Bombardier Эрика Мартеля спросили об угрозе Трампа «лишить сертификации» продукцию Bombardier, он выразил оптимизм по поводу того, что «ситуация разрешится», и добавил, что это вопрос сертификации между Gulfstream, Министерством транспорта Канады и FAA. «Им нужно работать вместе, чтобы довести дело до конца».

В ходе пресс-конференции GAMA, посвященной состоянию отрасли, состоявшейся на прошлой неделе, президент и генеральный директор ассоциации Джеймс Виола добавил, что иногда органы по сертификации расходятся во мнениях и нуждаются в перенастройке.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

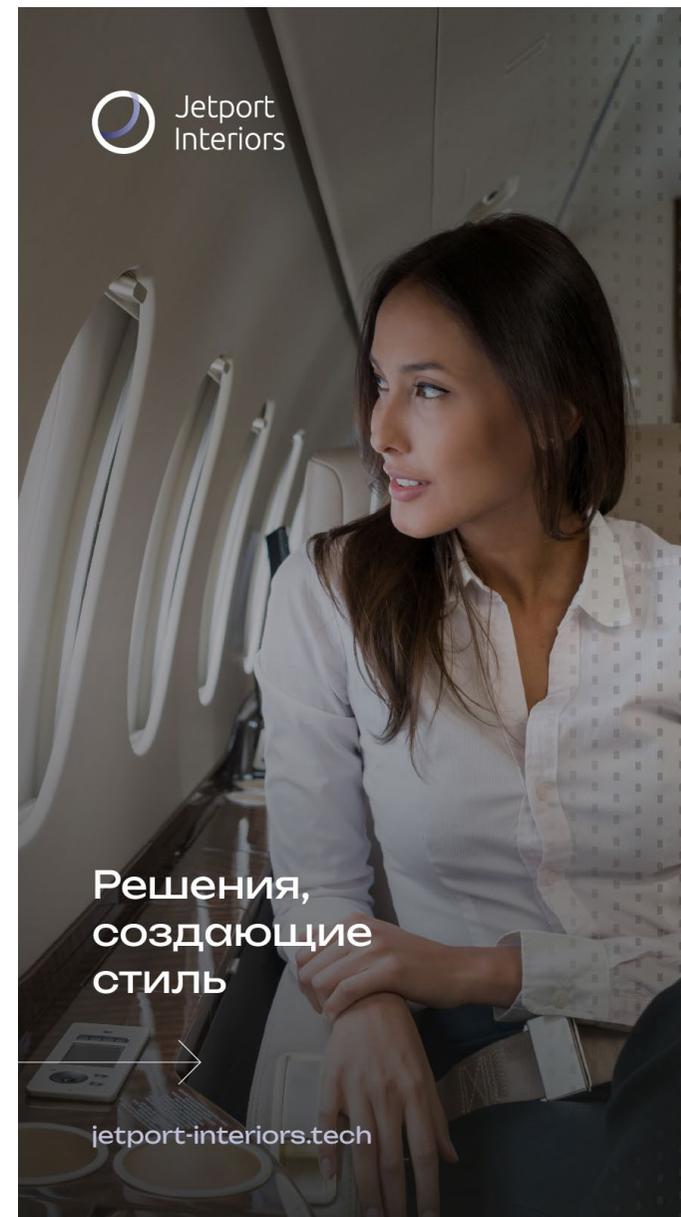
ЕВАА и ИВАС начинают исследование наземного и перронного обслуживания

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) и Международный совет деловой авиации (ИВАС) объединили усилия для проведения исследования безопасности наземного и перронного обслуживания. По данным ЕВАА, это исследование призвано «помочь разработать практические, основанные на данных улучшения, которые будут способствовать повышению безопасности во всей нашей отрасли».

[Опрос, состоящий из 17 вопросов](#), был разработан на основе результатов конференции ЕВАА по безопасности и инновациям в деловой авиации (BASIC), состоявшейся в Брюсселе в октябре, и направлен на «укрепление сотрудничества в области наземного

обслуживания и безопасности на перроне», что, по словам ЕВАА, стало «прямым результатом обсуждений, проведённых во время мероприятия».

ЕВАА заявила, что BASIC «управляется сообществом и для сообщества». Таким образом, это поощряет «всех участников делиться своими взглядами и играть активную роль в повышении безопасности в нашей отрасли». Исследование также призвано повлиять на будущие рекомендации, стандарты и улучшения в области безопасности, формируя «практические, основанные на данных улучшения, которые поддерживают более безопасные наземные операции в Европе и за её пределами».



Archer выбрала Бристоль в качестве места расположения своего британского инженерного центра

Archer объявила о выборе Бристоля в качестве места расположения своего британского инженерного центра, который будет поддерживать некоторые из самых передовых инженерных инициатив компании как в коммерческих, так и в военных программах. Благодаря богатой истории аэрокосмических инноваций и обширному кадровому резерву, Бристоль является идеальным местом для британского центра Archer.

С момента объявления компанией Archer в декабре о планах по созданию этого британского центра, она получила сотни заявок и начала набор инженеров, чтобы реализовать следующую эру передовых аэрокосмических и оборонных разработок. Эти

специалисты помогут развивать местное сотрудничество Archer с Anduril UK и GKN, первоначально сосредоточенное на совместной работе компаний в поддержку проекта NYX британской армии и программы Министерства обороны по созданию автономной платформы для наземных операций.

Адам Голдштейн, генеральный директор и основатель Archer, сказал: «Мы хотим нанимать лучших инженеров, которых может предложить Великобритания. Бристоль обладает мощной промышленной базой и обширным кадровым резервом, что делает это возможным. Этот рынок является для нас приоритетным направлением в будущем, и наш британский центр станет нашей основной базой».



Vista America получила награду FAA

Компания Vista America, операционный партнёр флота Vista Members, обслуживающий клиентов VistaJet и XO, была удостоена награды Федерального управления гражданской авиации США (FAA) Diamond Award of Excellence, высшей награды агентства за подготовку специалистов по техническому обслуживанию в США. Это признание отражает неизменную приверженность компании безопасности, технической экспертизе и постоянным инвестициям в своих сотрудников и системы.

Награда Diamond Award of Excellence, присуждаемая FAA, отмечает организации, которые придерживаются самых высоких стандартов безопасности, обучения и соблюдения нормативных требований.

Для получения этой награды 100% специалистов по техническому обслуживанию, имеющих право на её получение, должны пройти годичную специализированную программу обучения. Эта всеобъемлющая учебная программа охватывает передовые системы самолётов, сложные правила и важнейшие процедуры безопасности, подчеркивая строгий подход Vista America к техническому обслуживанию и профессионализму техников.

Такой уровень приверженности напрямую повышает надёжность эксплуатации и безопасность пассажиров, обеспечивая клиентам уверенность во всех аспектах полёта.

Терминалы Jetex в Дубае и Абу-Даби получили сертификат Forbes Travel Guide

Компания Jetex объявила, что её флагманские частные терминалы в Дубае и Абу-Даби первыми в мире получили знак VERIFIED – престижную награду от Forbes Travel Guide. С момента своего основания в 1958 году Forbes Travel Guide стал мировым авторитетом в сфере роскошного гостеприимства, наиболее известным своими независимыми ежегодными звёздными рейтингами отелей, ресторанов, спа-салонов и морских круизов.

Jetex сотрудничала с ATELIER CX, консалтинговым подразделением Forbes Travel Guide, для определения стандартов качества для всех аспектов обслуживания гостей, включая бронирование, пред- и послеполётное обслуживание.

После проведения обучения своих команд, Jetex Dubai и Jetex Abu Dhabi получили награду VERIFIED Private Jet Terminal, успешно пройдя

тайную проверку на соответствие строгим стандартам бренда.

Адель Мардини, основатель и генеральный директор Jetex, сказал: «Мы гордимся тем, что первыми в мире получили эту награду от Forbes Travel Guide за оба наших флагманских терминала в Объединённых Арабских Эмиратах. Роскошное гостеприимство и исключительный уровень обслуживания гостей являются неотъемлемой частью ДНК бренда Jetex и позволяют нам расширять наше присутствие по всему миру».

Стремясь к высочайшим стандартам роскошного гостеприимства, Jetex продолжает тесно сотрудничать с экспертами Forbes Travel Guide по обучению и развитию персонала, чтобы ещё больше повысить качество обслуживания гостей в своих частных терминалах.



H175 получил одобрение в Канаде

Министерство транспорта Канады сертифицировало вертолёт Airbus Helicopters H175. С момента ввода в эксплуатацию в 2014 году мировой парк H175 налетал более 300000 часов. Вертолёт также сертифицирован EASA и китайским CAAC, а одобрение FAA находится в процессе рассмотрения.

«Это поворотный момент для канадской вертолётной отрасли», - сказал Барт Рейнен, глава североамериканского региона в Airbus Helicopters. «Мы рады получить сертификацию H175 от Министерства транспорта Канады, что является свидетельством преданности наших команд и возможностей этого исключительного воздушного судна. Эта сертификация подчёркивает наше стремление предоставлять канадским клиентам передовые решения в области вертолётной техники, обеспечивающие повышенную производительность, безопасность и эффективность, и открывает новые возможности для операторов, ищущих высокоэффективный, универсальный и надёжный вертолёт для выполнения важных задач в обширной и сложной местности Канады».

H175, способный перевозить до 18 пассажиров, оснащён двумя двигателями Pratt & Whitney Canada PT6C-67E, каждый из которых развивает мощность 1776 л.с. Максимальная дальность полёта составляет 1160 км, а крейсерская скорость достигает 267 км/ч. При максимальной взлётной массе 7800 кг H175 может нести внешнюю нагрузку до 2700 кг. Авионика представлена комплексом Helionix от Airbus, включающим четырёхосевой автопилот.

EASA одобрило STC для поворотного кресла второго пилота Airbus H135

Компания SPAES GmbH & Co. KG получила дополнительный сертификат типа (STC) EASA на установку поворотного кресла второго пилота в вертолёте Airbus H135. Эта модификация повышает мобильность экипажа при перемещении из кабины пилотов в салон и поддерживает специфические оперативные рабочие процессы, в том числе по пересадке при замене пилотов во время полёта.

Данная модификация позволяет второму пилоту быстро менять положение, выполнив всего несколько шагов:

- Переместить кресло из кабины пилотов в сторону салона вдоль направляющей системы
- Повернуть кресло на 180 градусов
- Зафиксировать кресло на обоих концах направляющей, обеспечивая надёжную фиксацию и устойчивое положение в каждом рабочем положении

Компания SPAES оказывала проектную поддержку на всех этапах, выступая в качестве проектной организации заявителя, сертифицированной EASA по Part 21J. Установка поворотного кресла была подготовлена в рамках сертификата типа (STC) EASA, включая всю необходимую документацию по соответствию требованиям и инструкции по установке.



Archer Aviation подала патентный иск против Vertical Aerospace по поводу самолёта «Valo»

Компания Archer Aviation, американский производитель eVTOL, подала иск в Восточный окружной суд Техаса о нарушении патента, утверждая, что британская Vertical Aerospace скопировала дизайн и технологию её аэротакси Midnight.

В иске содержится требование заблокировать выпуск недавно представленного компанией Vertical eVTOL «Valo», который, по утверждению Archer, незаконно копирует характерный внешний вид и конструктивные особенности модели Midnight.

Archer утверждает, что после нескольких лет разработки своего самолёта VX4 компания Vertical отказалась от этой программы и представила Valo – дизайн, который, по её словам в судебных документах, является визуальной «имитацией» отмеченного наградами промышленного дизайна Midnight.

В жалобе утверждается, что компания Valo нарушает как минимум два патента США на дизайн компании Archer – D1,062,878 и D1,067,164, которые защищают визуальную идентичность V-образного хвостового оперения, фюзеляжа и конфигурации крыла самолёта Midnight.

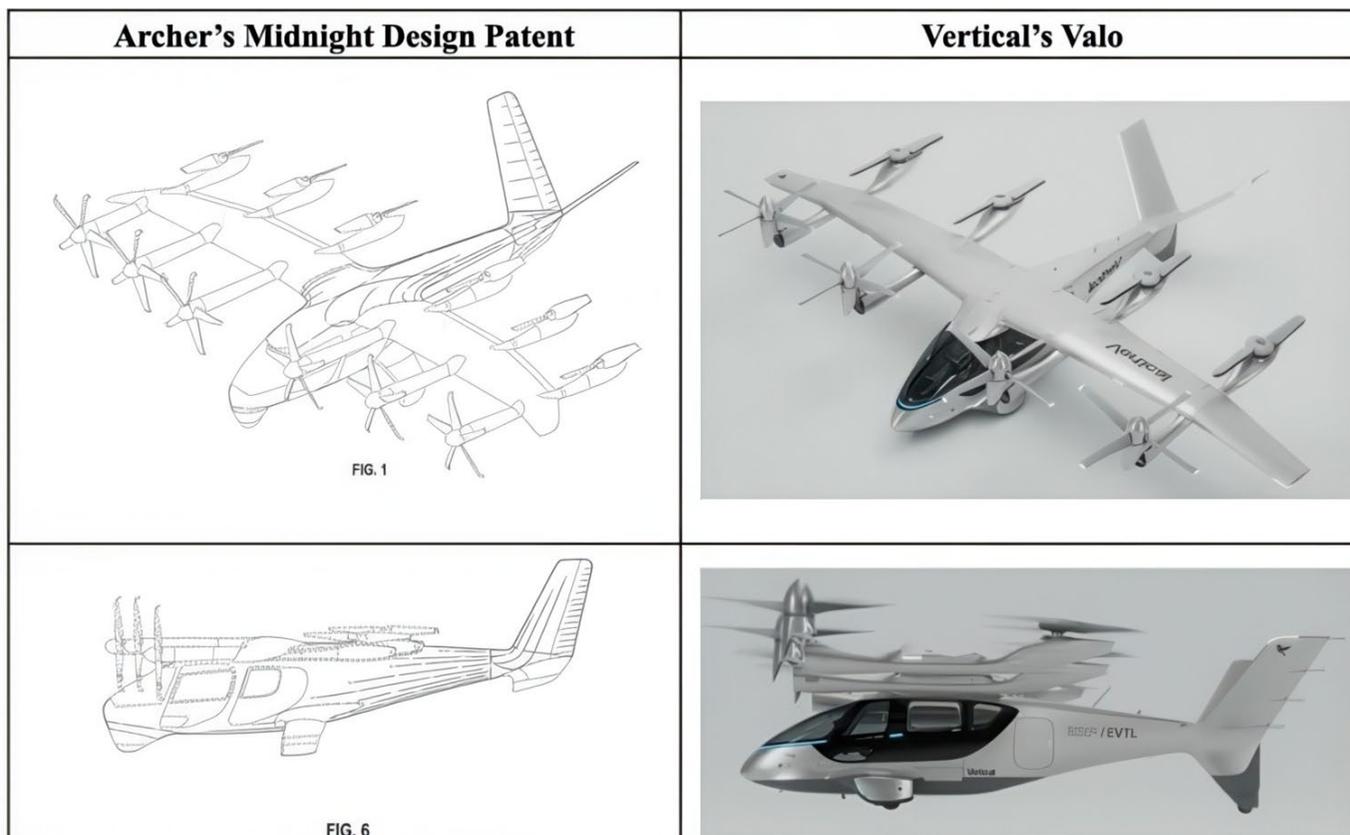
Помимо претензий к конструкции, компания Archer утверждает, что Vertical нарушила один из её патентов на полезную модель (патент США № 11 945 597), который охватывает системы управления полётом и методы «распределения управления», используемые для управления электрическими силовыми установками и питанием от батарей с отклоняемой архитектурой летательного аппарата.

В своём иске компания Archer утверждает, что Vertical «сознательно, умышленно и с безрассудным пренебрежением использовала и эксплуатировала значительную репутацию, связанную с запатентованными разработками Archer». В иске также отмечается, что сходство «очевидно при визуальном сравнении».

Иск был подан на фоне резкого падения акций Vertical после понижения рейтинга инвестиционным банком Raymond James с «Держать» до «Про-

давать». Аналитик сослался на опасения по поводу ликвидности и способности компании привлекать дополнительный капитал. Компания Archer, напротив, была названа единственной в отрасли компанией, акции которой получили оценку «выше рынка» в категории eVTOL.

Судебный иск подан в то время, когда компания Vertical продвигает Valo по всей территории США, включая публичную презентацию в Нью-Йорке в январе и мероприятие в Майами на этой неделе.



Samson Sky и AIR Tashkent договорились о выводе летающего автомобиля Switchblade на рынок Узбекистана

Узбекская компания AIR Tashkent и американская компания Samson Sky объявили о подписании Меморандума о взаимопонимании (MOU), предусматривающего вывод летающего автомобиля Switchblade на рынок Узбекистана и в целом Центральной Азии.

Документ был подписан в рамках торжественного открытия Академии Easy to Fly компании AIR Tashkent, где будет готовиться новое поколение авиационных специалистов. Ключевым положением меморандума стала договорённость о том, что AIR Tashkent будет содействовать Samson Sky

в реализации не менее 300 летающих автомобилей Switchblade на территории Узбекистана. Общая стоимость потенциальных поставок превышает \$60 млн.

AIR Tashkent планирует осуществить оптовую закупку части из 300 летающих автомобилей для использования в целях подготовки пилотов — как для частной, так и для коммерческой эксплуатации. В соответствии с соглашением Samson Sky окажет поддержку в обучении пилотов с использованием собственных авиационных симуляторов, а также в подготовке технических специалистов по обслуживанию и эксплуатации Switchblade.

Кроме того, Samson Sky совместно с AIR Tashkent и государственными органами Узбекистана будет работать над сертификацией Switchblade для эксплуатации как на автомобильных дорогах, так и в воздушном пространстве страны.

Летающий автомобиль Switchblade, совершивший первый официальный полёт в ноябре 2023 года, представляет собой гибридно-электрическое транспортное средство со спортивными характеристиками.

Он разгоняется с 0 до 60 миль в час (97 км/ч) за 5 секунд, развивает максимальную скорость на земле до 125 миль в час (201 км/ч) и крейсерскую скорость в полёте 160 миль в час (257 км/ч). Используя автомобильный бензин премиум-класса, аппарат способен пролететь до 500 миль (805 км) на высоте 13 000 футов на одном баке топлива.



ХТИ Aerospace замораживает проект самолёта вертикального взлёта и посадки TriFan 600

Компания ХТИ Aerospace практически отказалась от планов по выводу на рынок самолёта вертикального взлёта и посадки с канальными вентиляторами TriFan 600. После более чем десяти лет исследований и разработок шестиместного бизнес-самолёта компания прекратила программу TriFan и переключила своё внимание на беспилотные летательные аппараты.

В начале февраля, выступая перед инвесторами, председатель и генеральный директор ХТИ Скотт Померой подтвердил, что финансирование и приоритетность флагманского продукта компании, TriFan 600, были сокращены в рамках «стратегической оценки бизнеса». «По сути, проект находится на диете, на значительной финансовой диете... пока мы проходим процесс оценки», - сказал Померой. Тем временем ХТИ намерена сохранить и защитить всю интеллектуальную собственность, связанную с программой TriFan 600.

Решение ХТИ приостановить работу над TriFan 600 было принято вскоре после приобретения в ноябре компаний стартапов Drone Nerds и Anzu Robotics, в рамках более масштабной реструктуризации, которая включала продажу программного бизнеса Inrixon после слияния в 2023 году, в результате которого ХТИ стала публичной компанией. Программа TriFan, запущенная в 2013 году, до сих пор не создала и не провела лётных испытаний полномасштабного прототипа, что мало способствует реализации амбиций компании по созданию альтернативы существующим бизнес-джетам и вертолётам.

«Процесс пересмотра программы TriFan направлен на то, чтобы убедиться, что мы можем найти способ согласовать развитие этого бизнеса с имею-

щейся структурой капитала», - пояснил Померой. «Поэтому мы рассмотрим ряд различных альтернативных вариантов развития бизнеса, и когда будем уверены в выбранном направлении, мы сможем подробнее об этом рассказать».

Померой предположил, что новый бизнес ХТИ по производству дронов может обеспечить компании необходимый поток доходов для реализации про-

граммы TriFan в будущем. «В той мере, в какой мы добьёмся успеха с дронами, мы создадим сильный поток доходов и прибыльности, чтобы рассматривать другие возможности в рамках портфолио», - сказал он. «Именно на этом мы сосредоточены – на том, чтобы иметь возможность финансировать некоторые из этих возможностей за счёт наших текущих операций, не прибегая к рынку привлечения оборотного капитала».



Законодатели США хотят ускорить сертификацию eVTOL

Группа законодателей США от обеих партий внесла законопроект, направленный на упрощение некоторых аспектов процесса сертификации типа Федеральным управлением гражданской авиации (FAA), с особым акцентом на eVTOL и воздушные суда передовой воздушной мобильности.

Предложенный законопроект «Об инновациях в авиации и глобальной конкурентоспособности» потребует от FAA публикации более чётких сроков

проведения сертификационных проверок, определения необходимости составления документов о выявленных проблемах и расширения использования делегированных полномочий для проведения рутинных проверок на соответствие требованиям. Сторонники законопроекта утверждают, что он призван повысить прозрачность, предсказуемость и эффективность процесса, который многие производители описывают как неэффективный и непоследовательный.

По сути, закон обязывает FAA установить стандарты ожидаемых сроков для ключевых этапов сертификации, включая рассмотрение проектной документации и ответов агентства на предложения заявителей. В течение 270 дней после принятия закона FAA должно будет установить диапазоны ожидаемых сроков ответа и ежегодно отчитываться перед Конгрессом о своей работе в соответствии с этими показателями.

Сторонники утверждают, что эти изменения позволят инженерам FAA сосредоточиться на решениях, имеющих решающее значение для безопасности, а не на административных проблемах.

«Этот двухпартийный законопроект обеспечивает согласованность и прозрачность в процессе сертификации, одновременно поддерживая высочайший стандарт надзора за безопасностью, установленный FAA. Он превращает инновации в действия», - заявил Кайл Кларк, генеральный директор Beta Technologies. «Он даёт таким компаниям, как наша, уверенность в инвестировании, создании рабочих мест и внедрении воздушных судов

нового поколения. Новая эра авиации будет разработана, построена и сертифицирована в первую очередь в Соединенных Штатах».

Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA), которая помогала продвигать этот законопроект, представила его как более широкую инициативу по реформированию системы сертификации, а не как конкретную оптимизацию сертификации eVTOL. «Законопроект повысит прозрачность, предсказуемость и подотчётность в процессе сертификации типа воздушных судов Федеральным управлением гражданской авиации (FAA)», - говорится в заявлении NBAA. Ассоциация отметила, что в настоящее время производители сталкиваются с «непредсказуемыми и непоследовательными» сроками и ограниченными ресурсами агентства.

Не все в отрасли положительно относятся к этому предложению. Дэвид Смит, генеральный директор компании Robinson Helicopter, раскритиковал законопроект в LinkedIn, охарактеризовав предложение как «выбор победителя» и утверждая, что он фактически отдаёт приоритет сертификации eVTOL перед программами по созданию традиционных воздушных судов. «Вместо того чтобы продвигать и поддерживать законопроекты, которые отвечали бы интересам безопасности полётов в целом, этот закон в его нынешней редакции отдаёт приоритет сертификации летательных аппаратов eVTOL [по сравнению с] воздушными судами, которые летают сегодня, и теми, которые разрабатывались в течение последних нескольких лет, такими как Bell 525», - написал Смит.



Ростех передал МЧС России первую партию новейших вертолётов Ми-38ПС

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех передал МЧС России четыре вертолёта Ми-38ПС в арктическом исполнении, произведённых на Казанском вертолётном заводе. Это первая партия Ми-38, спроектированных и изготовленных специально под задачи МЧС России для обеспечения безопасности в Арктической зоне Российской Федерации и на Северном морском пути.

Вертолёты Ми-38ПС благодаря заложенным в них характеристикам обеспечат ведомству возможность применения авиации на всём протяжении Арктической зоны России. Машины будут использоваться для защиты населения, территорий и критически важных объектов от угроз чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также для обеспечения безопасности Северного морского пути.

«Авиатехника предприятий Госкорпорации Ростех давно зарекомендовала себя на службе МЧС России. Теперь в распоряжении ведомства есть вся линейка машин Казанского вертолётного завода наших „Вертолётов России“: Ми-8, „Ансат“ и Ми-38. Новые Ми-38ПС при установке дополнительных баков могут летать на рекордную дальность — до 1500 км, что особенно важно для работы на протяженных территориях Арктической зоны. Кроме того, впервые для вертолётов такого класса предусмотрены водосливное устройство и подвесной опрыскиватель для борьбы с загрязнениями и пожарами», — отметили в Госкорпорации Ростех.

Вертолёт оснащён современными системами навигации, повышающими надёжность полётов в сложных метеоусловиях. Для отображения инфор-

мации в состав приборного оборудования кабины включены пять цветных многофункциональных ЖК-дисплеев, а для проведения поисково-спасательных работ установлено специальное радиоэлектронное оборудование — радиомаяк.

«Ми-38ПС — это новейшие воздушные суда, созданные с учётом всех требований и пожеланий заказчика. Например, для достижения показателей по дальности максимальная взлётная масса вертолёта была увеличена до 16500кг и получено соответствующее одобрение главного изменения в Росавиации. Машины отличаются улучшенными лётно-техническими характеристиками, расширенным функционалом для эффективной работы

в самых сложных климато-географических условиях — от морского и тропического до экстремально холодного климата. Это позволяет задействовать вертолёт в любых регионах России, включая Арктическую зону и Дальний Восток», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолёты России» Николай Колесов.

Вертолёт спроектирован по одновинтовой схеме и оснащён двухдвигательной силовой установкой и шестилопастным несущим винтом с противообледенительной системой. Он обеспечивает высокую тягу и низкий уровень вибраций, а Х-образный рулевой винт придает вертолёту отличную управляемость при низком уровне шума.



Embraer Phenom 300 вновь самый продаваемый джет в мире

Согласно данным, опубликованным Ассоциацией производителей авиации общего назначения (GAMA), семейство Embraer Phenom 300 сохраняет свои позиции как самый продаваемый в мире лёгкий бизнес-джет уже четырнадцатый год подряд. Также этот лёгкий джет шестой год подряд является самым поставляемым двухдвигательным реактивным самолётом.

В 2025 году Embraer поставила 72 Phenom 300, что стало самым высоким годовым показателем за это десятилетие. С более чем 900 самолётам в эксплуатации в 70 странах мира и налетавших более 2,9 млн часов, семейство Phenom 300 вновь устанавливает эталон производительности, технологий и комфорта в сегменте лёгких джетов.

Майкл Амальфитано, президент и генеральный директор Embraer Executive Jets, прокомментировал: «Phenom 300E продолжает доминировать в категории лёгких бизнес-джетов, поскольку он предлагает то, что клиенты ценят больше всего: непревзойденные характеристики, передовые технологии и исключительный опыт владения. Из года в год Phenom 300E остается эталоном в своём классе, укрепляя лидирующие позиции и доверие клиентов к нашему бренду. Мы гордимся тем, что отмечаем ещё одну важную веху в продолжающемся успехе самого желанного в мире лёгкого джета».

Phenom 300E – самый быстрый лёгкий бизнес-джет серийного производства, способный развивать максимальную скорость 0,8 Маха и имеющий дальность полёта 3724 км с пятью пассажирами и резервом топлива NBAA IFR. Усовершенствованный комплекс авионики самолёта включает в себя

систему оповещения о выезде за пределы ВПП – первую в своём роде систему, разработанную и сертифицированную для деловой авиации, а также автоматическое управление тягой, систему синтетического зрения, аварийный режим снижения и другие функции. Phenom 300E также включает в себя технологии, обычно встречающиеся в более крупных джетах, такие как дозаправка в одной точке, туалет с внешним обслуживанием и трап.

Помимо сегмента лёгких самолётов, также в 2025 году высокие результаты продемонстрировало семейство Embraer Praetor с поставкой 69 самолётов. Этот импульс помог довести общее количество поставленных самолётов подразделения Executive Aviation до 155, что стало новым рекордом и ознаменовало важную веху в программе, поскольку парк Praetor превысил 400 самолётов.



Лидеры отрасли настаивают на улучшении сертификации и валидации

Лидеры отрасли воодушевлены стремлением улучшить процесс сертификации в FAA, но продолжают настаивать на давно необходимых изменениях в бюрократических структурах, которые, по их мнению, замедляют внедрение технологий, повышающих безопасность. В то же время они видят необходимость перебалансировать усилия по валидации, которые, возможно, вышли из-под контроля на международном уровне – проблема, которая, по их мнению, была подчеркнута недавним заявлением Белого дома о том, что он отзовет сертификаты у

Bombardier, если Канада не предпримет шагов по давно ожидаемым одобрениям для Gulfstream.

Выступая на ежегодной пресс-конференции Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), президент и генеральный директор Джеймс Виола сослался на исследование Mitre, проведенное по поручению Конгресса, о будущем состоянии процесса сертификации типов FAA. В исследовании были определены пути повышения контроля за безопасностью и подотчетности заин-

тересованных сторон, а также использование таких инструментов, как цифровизация и методы моделирования. В исследовании также предлагалось использовать подход, основанный на оценке рисков, в большей степени, чем тот, который в настоящее время применяется FAA.

«Мы рады, что FAA рассматривает эти идеи, а также изучает способы повышения безопасности и исправления ошибок в процессе сертификации, и оценивает передовые методы и инструменты, используемые другими регулирующими органами», - сообщил Виола. Он также указал на законопроекты, совместно внесенные в Палату представителей и Сенат США, направленные на улучшение прозрачности и установление ориентиров для агентств, а также на реорганизацию в FAA, в результате которой сертификация перешла непосредственно в ведение заместителя администратора FAA Криса Рошелло.

Однако, добавил Виола, «проблемы всё ещё существуют... «уровень боли» по-прежнему высок. Мы продолжаем пытаться преодолеть это». В качестве примера он привел недавнюю встречу, на которой представители FAA заявили, что их сотрудники хотят работать удаленно. «Мой ответ был таким: отправьте их к производителям, если они хотят работать удаленно», - сказал он. «Так что да, все ещё много отвлекающих факторов».

Но не все эти проблемы лежат на плечах FAA, добавил Виола, указав на 40-дневный перерыв в работе и трудности с поддержанием мотивации персонала в таких условиях.



Президент и генеральный директор Textron Aviation Рон Дрейпер высоко оценил работу FAA по улучшению ситуации. «Они работают в офисе. Они нанимают сотрудников. Они пытаются обучать людей», - сказал Дрейпер. «Мы видим прогресс, поэтому я бы похвалил их, потому что они пережили текучесть кадров, смену руководства и различные препятствия». Однако, добавив, что «я бы сказал им, что можно многое улучшить, и я думаю, они это тоже понимают», - продолжил Дрейпер.

Что касается сотрудничества с международным сообществом, Виола отметил, что GAMA «выступает за то, чтобы все регулирующие органы продолжали уделять внимание улучшению процесса валидации, и мы считаем, что есть несколько идей, которые могли бы помочь продвинуть это вперед».

Когда участников мероприятия GAMA спросили о недавней угрозе Белого дома отозвать сертификаты Bombardier из-за того, что в Канаде ещё не по-

лучены некоторые одобрения для Gulfstream, руководители не стали конкретно комментировать ситуацию с канадским производителем. Вместо этого Дрейпер из Textron Aviation сказал: «Несмотря на то, что [национальные авиационные власти] заключили соглашения о взаимном признании сертификатов, между нашими сертификационными агентствами существуют разногласия. И я думаю, это лишь подчеркнуло наличие проблемы». Он продолжил, что эти проблемы всегда были очевидны в авиации. «Иногда над этим нужно работать, и нам необходимо согласование этих правил».

Отрасль тесно сотрудничает с регулируемыми органами для достижения гармонизации. «Регуляторы встречаются и заключают двусторонние соглашения», - согласился Виола. «Иногда, если это не отслеживается должным образом, возникает дисбаланс, и это была, я думаю, возможность восстановить баланс в некоторых аспектах».

Рон Дрейпер добавил, что как производитель, «мы проектируем и производим продукцию не только для США, Бразилии или Европы. Она должна соответствовать стандартам сертификации всех этих агентств. И как нам добиться признания со стороны всех этих агентств?» Он также отметил, что это постоянная проблема, которую отрасль часто обсуждает с агентствами. «Как отрасль может помочь решить эту проблему?» Дрейпер также согласился с тем, что заявление Белого дома подчеркнуло проблему сертификации. «Для этого могут быть веские причины. Возможно, это связано с рабочей нагрузкой, ресурсами или чем-то ещё. Поэтому, я думаю, нам просто нужно иметь определённую точку зрения».



Новый образец ЛМС-901 «Байкал» с двигателем ВК-800 совершил первый полёт

Пятый опытный образец ЛМС-901 «Байкал» (третий лётный) совершил успешный первый испытательный полёт на аэродроме Уральского завода гражданской авиации (УЗГА).

Как сообщил ТГ-канал УЗГА, опытный образец лёгкого многоцелевого самолёта ЛМС-901 «Байкал» №0005 успешно прошёл наземные отработки и выполнил первый полёт вечером 22 февраля. Во время полёта самолёт, оснащенный отечествен-

ным двигателем ВК-800 и воздушным винтом АВ-901, выполнил полный круг над аэродромом и штатно осуществил посадку. Длительность полёта составила 10 минут, самолёт достиг высоты 300 м и набрал скорость 190 км/ч.

Перед лётными испытаниями нового опытного образца на УЗГА доработали носовую часть кабины экипажа (для обеспечения требований к эргономике и безопасности при аварийной посадке), мо-

дернизировали основные опоры шасси, а также изменили угол установки крыла для исключения тенденции к преждевременному отрыву от ВПП при взлёте при порывистом ветре. Именно эти изменения и будут проходить дальнейшие наземные и лётные испытания.

После полёта специалисты проведут сертификационные наземные испытания кабельной бортовой сети, в ходе которых оценят соответствие монтажа предъявленным требованиям. Все полученные замечания и рекомендации будут учтены и реализованы до окончания сертификационных испытаний ЛМС-901 «Байкал».

ЛМС-901 «Байкал» — лёгкий многоцелевой самолёт, предназначенный для использования на местных воздушных линиях и выполнения широкого спектра авиационных работ. Проект разрабатывается по заказу Министерства промышленности и торговли России. Воздушное судно способно перевозить до 9 пассажиров либо до 1500 кг груза. Максимальная дальность полёта составляет 1500 км, а максимальная крейсерская скорость — 250 км/ч.

Российский турбовинтовой двигатель ВК-800 разрабатывается АО «Уральский завод гражданской авиации» для таких проектов АО «УЗГА», как лёгкий многоцелевой самолёт ЛМС-901 «Байкал», учебно-тренировочный самолёт УТС-800, российско-белорусский региональный самолёт ЛМС-192 «Освей» и ремоторизации локализованных самолётов L-410. Максимальные мощности варьируются от 807 л.с. до 870 л.с. в зависимости от применения.



Выручка Air Charter Service выросла более чем на 10%

Компания Air Charter Service, крупнейший в мире чартерный авиаброкер, объявила о годовой выручке в размере \$1,34 млрд, что на 10,3% больше, чем в 2024 году, благодаря росту доходов в подразделении частных самолётов на 19,1%. Финансовый год компании завершился 31 января.

Крис Лич, председатель совета директоров Air Charter Service, заявил: «2025 год оказался для нас исключительно успешным: количество чартерных рейсов и выручка выросли во всех подразделениях: частные самолёты, групповые поездки, грузоперевозки, лизинг и срочные услуги».

«Из трёх наших основных подразделений наибольший рост выручки показали частные самолёты, на 19,1% по сравнению с 2024 годом. Этому способствовал ряд стратегий, принёсших свои плоды, включая расширение программы Jet Card. Наш вертолётный бизнес также продемонстрировал значительный прогресс, увеличив выручку на 44% по сравнению с 2024 годом».

«В подразделении групповых чартерных перевозок наблюдался значительный рост оборота, особенно в части количества чартерных рейсов, и 2025 год стал для этого отдела лучшим за всю историю. В этом году команда дважды за неделю побила наш рекорд по самому длинному перелёту – сначала из Далласа в Сидней, а затем из Перта в Лос-Анджелес – и зафрахтовала самый большой самолёт, когда-либо приземлявшийся в Антарктиде. Однако наибольший рост среди всех подразделений показала наша команда ACMI & Leasing, увеличив оборот на 168%».

«В нашем подразделении грузовых чартерных перевозок наблюдался умеренный рост: выручка выросла, при этом темпы роста в годовом исчислении превысили средние показатели по отрасли, а также выросло количество рейсов. Однако, несмотря на неопределённость тарифов, вызывавшую сбой в отрасли на протяжении большей части года, наше подразделение срочных перевозок продемонстрировало невероятный рост: выручка увеличилась на 76%, а количество рабочих мест выросло на 92%, при этом под руководством новой команды менеджеров были достигнуты огромные успехи в продажах услуг бортовой курьерской доставки (OBC) и доставки ближайшим рейсом (NFO)».

«Шесть наших новых офисов, открытых в 2025 году, включая первые офисы в Саудовской Аравии и Италии, сыграли свою роль в успехе года, и наши инвестиции в этих странах уже приносят результаты».

«Особенно приятно, что наши инвестиции в новые технологии и повышение эффективности принесли свои плоды, в результате чего показатель EBITDA вырос на 33%. Это свидетельствует о стабильном финансовом благополучии компании, гарантируя, что мы по-прежнему являемся крупнейшим чартерным авиаброкером в мире, хотя у нас ещё есть значительные планы дальнейшего роста».



Две авиакатастрофы подряд поставили под сомнение безопасность чартерных рейсов в Индии

На этой неделе в индийской авиации за 24 часа произошло два серьёзных происшествия. В понедельник санитарный самолёт Beechcraft King Air C90 (VT-AJV) авиакомпании Redbird Airways разбился в штате Джаркханд, погибли все семь человек, находившихся на борту. На следующий день вертолёт Dauphin государственной Pawan Hans совершил аварийную посадку примерно в 270 метрах от вертолётной площадки Маябундер на Андаманских островах; все семь пассажиров, летевших между островами, выжили.

Данные события привели к усилению контроля за операционными стандартами, решениями, принимаемыми в связи с погодными условиями, и техническим состоянием воздушных судов в небольших коммерческих и санитарных авиапарках Индии. На онлайн-совещании генеральный директор гражданской авиации Индии (Director General of Civil Aviation, DGCA) Файз Ахмед Кидвай призвал операторов нерегулярных рейсов, осуществляющих чартеры и полёты аэротакси, строго соблюдать установленные требования. В противном случае они могут лишиться своих разрешений на осуществление полётов.

Управляющий директор Индийской ассоциации деловой авиации (Indian Business Aviation Association, IBAA) Р.К. Бали заявил членам ассоциации: «Как операторы деловой авиации, обслуживающие множество неконтролируемых аэродромов с ограниченной метеорологической и консультативной поддержкой, мы должны гарантировать, что безопасность никогда не будет под угрозой... В преддверии сезона дождей я призываю

вас проводить внутренние проверки безопасности и усилить инструктажи экипажей».

Санитарный двухдвигательный турбовинтовой самолёт компании Redbird находился в воздухе всего 20 минут на маршруте Ранчи–Дели, когда экипаж запросил у диспетчерской службы Калькутты отклонение от заданного маршрута из-за неблагоприятных погодных условий, после чего потерял радиолокационный контакт и радиосвязь и вре-

зался в землю. В самолёте не требовалось наличие бортовых самописцев и регистраторов полётных данных.

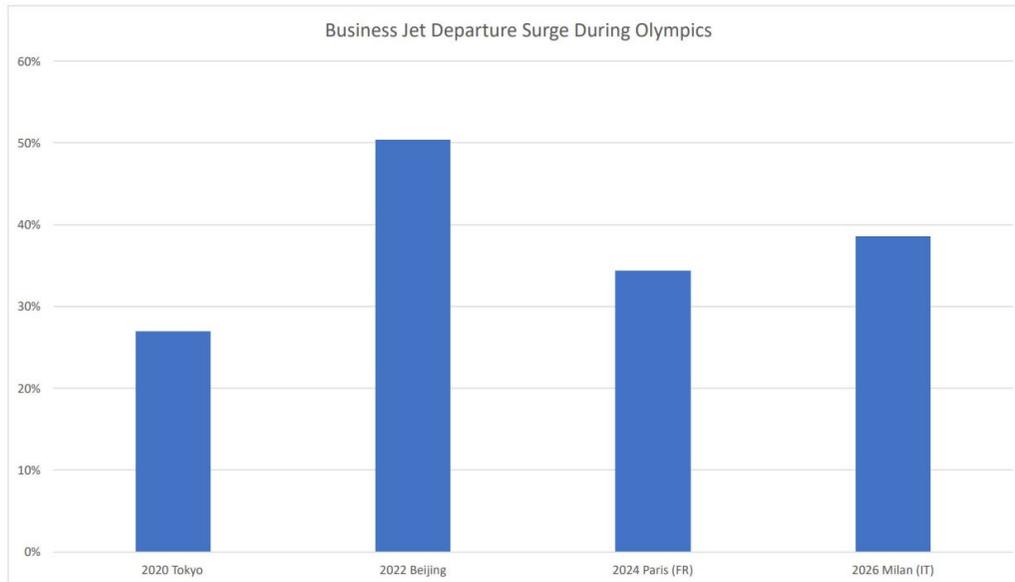
На момент публикации подробностей о крушении вертолёта Pawan Hans было немного. Индийское бюро по расследованию авиационных происшествий и Главное управление гражданской авиации начали полномасштабное расследование обоих инцидентов.



Бизнес-джеты заявляют о себе на Олимпиаде в Милане-Кортине 2026

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, зимние Олимпийские игры 2026 года в Милане-Кортине (6-22 февраля) вызвали заметный всплеск активности бизнес-джетов в Северной Италии: в течение Олимпиады было зафиксировано 884 вылета, что почти на 40% больше по сравнению со средним показателем для любого сопоставимого периода времени. Таким образом, зимние Олимпийские игры 2026 года опережают по росту трафика мероприятия в Париже и Токио, хотя всё ещё уступают исключительному росту в 50% в Пекине в 2022 году.

Если рассматривать ситуацию с начала года в целом, то глобальный трафик бизнес-джетов достиг 536000 рейсов, что на 3,8% больше, чем за аналогичный период 2025 года, и представляет собой небольшое ускорение по сравнению с ростом на 3,4%, зафиксированным к 22 февраля 2025 года по сравнению с 2024 годом. Ещё более впечатляющие результаты демонстрирует период с 1 по 22 февраля, когда глобальная активность выросла на 5,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.



Резкое увеличение количества вылетов бизнес-джетов во время Олимпийских игр

В региональном разрезе Северная Америка остаётся ключевым драйвером глобального роста: с начала года выполнено 382000 рейсов, что на 3,4% больше в годовом исчислении, и обнадёживающие 5,6% в феврале. Европа демонстрирует умеренный рост: с начала года выполнено более 64000 рейсов, что составляет прирост на 3,0%.

Ситуация на развивающихся рынках остается относительно стабильной, хотя за последние 7 дней на Ближнем Востоке и в Африке появились некоторые признаки ослабления активности. Южная Америка выделяется среди развивающихся рынков, показав рост на 9,5% с начала года (50000 вылетов) и на 11,6% за первые три недели февраля, в то время как Африка с 6200 рейсами с начала года сохраняет стабильный рост на 6,5%. В целом, первые недели 2026 года демонстрируют устойчивый рост, при этом знаковые события и динамика развивающихся рынков компенсируют отдельные очаги слабости.

Историческое сравнение: Милан-Кортина в контексте предыдущих Олимпийских игр

На основе данных WINGX за последние четыре Олимпиады вырисовывается устойчивая закономерность: Игры неизменно приводят к значительному увеличению спроса на деловую авиацию в аэропортах городов-организаторов, независимо от того, проводятся ли соревнования летом или зимой.

Токио-2020 (проведены в 2021 году): Отложенные из-за пандемии летние Олимпийские игры показали скромный рост на 27% рейсов бизнес-джетов

	YOY			
	W08 '26 vs '25	1-22 Feb '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	3.8%	5.6%	3.4%	3.8%
Europe	1.1%	4.4%	3.0%	0.6%
South America	11.3%	11.6%	9.5%	6.0%
Asia	(1.3%)	4.3%	5.2%	4.4%
Middle East	(24.3%)	(1.6%)	(3.1%)	1.7%
Africa	(10.3%)	2.5%	6.5%	(8.8%)
Global	2.7%	5.6%	3.8%	3.4%

Глобальные тенденции трафика бизнес-джетов с начала года (1 января - 22 февраля) по регионам

в олимпийский период, даже несмотря на отсутствие зрителей и строгие ограничения на въезд, введенные японскими властями. Этот рост был самым низким в массиве данных, но примечательным, учитывая чрезвычайные обстоятельства, вызванные пандемией.

Пекин 2022 (зима): 50-процентный рост трафика, самый высокий в наборе данных, был обусловлен жестким регуляторным контролем, который подавил базовый трафик, из-за чего небольшое абсолютное число рейсов в олимпийский период выглядит более драматично по сравнению с ещё меньшим фоновым уровнем.

Париж 2024 (лето): наиболее сопоставимый с коммерческой точки зрения ориентир для будущих городов-хозяев. В Париже значительно увеличилось количество рейсов в период Олимпийских игр – на 34%, что представляет собой большой абсолютный рост, основанный на очень высоком базовом уровне среднего количества ежедневных рейсов.

Милан-Кортина 2026 (зима): с ростом на 39% Милан комфортно расположился между крайними значениями, демонстрируя подлинный, коммерчески обусловленный всплеск спроса, не раздутый искажениями, вызванными пандемией. Это самый сильный органический всплеск спроса на зимние Олимпийские игры с начала пандемии, отражающий хорошо развитую

	YOY		
	1-22 Feb '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
Aircraft Management	(0.5%)	(1.5%)	(1.9%)
Branded Charter	(3.8%)	(5.9%)	9.2%
Corporate Flight Department	(5.0%)	(7.1%)	(10.1%)
Fractional Ownership	11.5%	10.9%	11.1%
Private Flight Department	1.6%	(1.2%)	16.0%
Global*	5.6%	3.8%	3.4%

*Global trends are inclusive of "Other" operator types which include Ambulance/Medical, Cargo/Logistics, Government/Military, OEM, Training
Глобальные тенденции трафика бизнес-джетов с начала года (1 января - 22 февраля) по типам операторов

инфраструктуру бизнес-авиации в Италии и высокий уровень культуры зимних видов спорта среди состоятельных путешественников.

Аналитик WINGX Ник Косински отмечает: «Олимпийские игры в Милане и Кортине способствовали ощутимому и заметному росту трафика итальянских бизнес-джетов, продолжая тенденцию, которую мы наблюдаем почти на каждом крупном спортивном мероприятии. Учитывая рост числа международных авиарейсов на 3,8% с начала года и постоянный рост активности благодаря крупным мероприятиям, 2026 год оправдывает наши ожидания умеренного однозначного роста».



Embraer представила новые модели Praetor 600E и Praetor 500E

Компания Embraer представила новое поколение самолётов Praetor 600E и Praetor 500E, ознаменовавшее первую эволюцию семейства Praetor. Новые бизнес-джеты получили полностью пересмысленные салоны, которые преобразуют опыт частных полётов, максимально увеличивая возможности этих самолётов для выполнения более длительных миссий. Благодаря этим усовершенствованиям, новые Praetor представляют собой новую эру частной авиации, поскольку они становятся инструментами для повышения производительности, авиасообщений и эффективности.

В Praetor 600E впервые в отрасли представлена передовая технология салона с 42-дюймовым сенсор-

ным OLED-экраном Smart Window с разрешением 4K – опциональной функцией, предлагающей новый уровень функциональности и производительности. Эта эксклюзивная технология Embraer позволяет проводить видеоконференции, транслировать видео высокого разрешения и обеспечивает просмотр в реальном времени через три внешние камеры. Благодаря возможности размещения дивана напротив Smart Window, салон становится идеальным местом для проведения встреч, просмотра фильмов, игр и многого другого.

Оба бизнес-джета оснащены новой системой управления салоном (CMS), а также улучшенной системой развлечений и освещения в

полёте. Новая CMS предоставляет пассажирам более интуитивно понятное управление салоном через множество интерфейсов, включая новое приложение, позволяющее регулировать температуру, поток воздуха, освещение, воспроизведение видео и аудио. Бесперебойная связь обеспечивается Bluetooth и беспроводной зарядкой, а совершенно новые панели Smart Switch обеспечивают легкий доступ к индивидуальной настройке сидений. Голосовые команды и RGB-подсветка салона предлагаются в качестве дополнительных опций. Верхняя панель была модернизирована и включает в себя новые верхние технологичные панели и систему подачи воздуха.



Praetor 600E



Майкл Амальфитано, президент и генеральный директор Embraer Executive Jets, прокомментировал: «В 2018 году мы представили семейство Praetor, названное в честь нашей миссии «лидерство в отрасли», и мы выполнили это обещание, установив новый стандарт с самыми передовыми средним и суперсредним самолётами. Их успех положил начало новой эре для Embraer, и сегодня мы переосмысливаем всю отрасль деловой авиации, внедряя инновации, невиданные ранее в этом сегменте. Мы гордимся тем, что представляем Praetor 600E и Praetor 500E, которые поднимают качество частных полётов на новый уровень благодаря более интеллектуальным и интуитивно понятным самолётам, разработанным для нового поколения частных путешественников».

Сиденья также были полностью переработаны и изготовлены компанией Embraer для обеспечения повышенного комфорта на длительных перелётах. Это включает в себя регулируемую жесткость подушек, двойную поясничную поддержку, подголовник с регулировкой положения, увеличенное пространство для ног и электропривод для более плавного перемещения сидений. Переработанная система спальных мест позволяет быстрее переходить к отдыху, а специально оборудованное место для отдыха способствует расслаблению во время длительных перелётов.

В дополнение к этим улучшениям, камбуз на Praetor 600E и буфет на Praetor 500E были перепроектированы для возможности подачи больше-

го количества блюд на продолжительных рейсах. Это означает увеличение объёма хранения, утилизации отходов, холодильника и много другого.

Оба самолета оснащены полным комплектом авионики Embraer, включая эксклюзивную для этого класса электродистанционную систему управления с активным противодействием турбулентности и усовершенствованную систему обзора Embraer. Для повышения уровня защиты и спокойствия оба бизнес-джета теперь включают систему оповещения о выезде за пределы ВПП. Вместе эти технологии снижают нагрузку на пилота, улучшают ситуационную осведомленность и способствуют более плавным полётам, расширяя при этом операционную гибкость на большее количество направлений.



Praetor 500E



Решение Верховного суда создаёт неопределённость с тарифами Белого дома

Американские пошлины – это новость, которая не перестаёт удивлять. Как раз, когда казалось, что ситуация стабилизируется, Верховный суд постановил, что Закон о международных чрезвычайных экономических полномочиях не даёт президенту Трампу права вводить тарифы. Решение было принято шестью голосами против трёх.

«Возможно, это не конец тарифов», - говорит один эксперт. «Есть и другие способы введения тарифов, и это также заставляет задуматься о существующих торговых соглашениях, основанных на Законе о чрезвычайных экономических полномочиях».

В краткосрочной перспективе импортёрам самолётов, возможно, придётся подождать, пока таможенные системы США будут адаптированы к тому факту, что теперь тарифы больше не нужно рассчитывать.

«Более важный вопрос – как отреагирует администрация Трампа», - говорит другой юрист. «Существуют и другие законы, помимо того, который фигурирует в решении Верховного суда, которые специально позволяют президенту вводить тарифы, хотя они требуют определённых фактических доказательств. Я ожидаю, что Трамп быстро

предпримет шаги по повторному введению тарифов в соответствии с одним из них».

В мае 2025 года Бюро промышленности и безопасности (BIS) Министерства торговли США начало расследование в соответствии со статьей 232 в отношении импорта коммерческих самолётов, реактивных двигателей и авиационных запчастей. BIS заявило, что стремится «определить влияние на национальную безопасность импорта коммерческих самолётов и реактивных двигателей, а также запчастей для коммерческих самолётов и реактивных двигателей». Если BIS сообщит президенту, что этот импорт угрожает национальной безопасности, президент может ввести пошлины или другие санкции. Отчёт BIS должен быть опубликован в ближайшее время.

Любой, кто уже заплатил пошлину за импорт самолёта, теперь может потребовать возврата денег. «Если вы заплатили пошлины, вам нужно подать иск в суд в эти выходные», - говорит один юрист. «Верховный суд, по сути, говорит, что мы не возвращаем деньги, но это сделают нижестоящие суды».

Крупные импортёры, такие как Costco и Revlon, которые надеялись на такое решение Верховного суда, уже подали иски в Международный торговый суд США с требованием возврата средств.

В какой-то момент американские покупатели самолётов Pilatus платили пошлины в размере 39% (они были отменены в декабре в рамках американо-швейцарского торгового соглашения). Некоторые покупатели подержанных канадских самолётов, которые ещё не были «переправлены» в Северную



Америку, также платили пошлины в размере 25%. «Я просто в шоке. Как вообще можно добиться от правительства США возврата такой огромной суммы денег?» - говорит один брокер, чьи клиенты платили пошлины. «Даже получить возврат налогов непросто».

Судья Бретт Кавана, один из трех судей, выразивших несогласие с решением, выразил обеспокоенность по этому поводу: «Решение суда вряд ли существенно ограничит полномочия президента по введению таможенных пошлин в будущем. Но решение суда, вероятно, повлечёт за собой другие серьёзные практические последствия в ближайшей перспективе. Один из вопросов – возврат средств. Возврат миллиардов долларов будет иметь значительные последствия для казначейства США. Сегодня суд ничего не говорит о том,

следует ли правительству, и если да, то как, возвращать миллиарды долларов, которые оно собрало с импортеров. Но этот процесс, вероятно, будет «беспорядком», как было признано во время устных слушаний».

Тарифы начали висеть над самолётами, которые не были построены в США, уже через несколько часов после второй инаугурации президента Трампа в январе 2025 года. «Я всегда говорю, что «тарифы» – самое красивое слово для меня в словаре», - сказал тогда президент.

Сначала были опасения, что они будут применяться к новым воздушным судам из Канады – таким как бизнес-джеты Bombardier и вертолёты Bell. На долю США приходилось 56% продаж Bombardier в 2025 году (по сравнению с 64% в 2024 году). Однако

позже выяснилось, что эти продажи охватываются соглашением между США, Мексикой и Канадой (USMCA).

Ключевые экспортёры аэрокосмической продукции, такие как Великобритания, ЕС и Швейцария, также согласились отменить пошлины на авиационную продукцию. В январе президент Трамп пригрозил ввести дополнительные пошлины против европейских стран за поддержку Гренландии. В феврале президент также заявил, что введёт пошлины, если Министерство транспорта Канады не сертифицирует самолёты Gulfstream. «Более того, Канада фактически запрещает продажу продукции Gulfstream в Канаде посредством этого же процесса сертификации», - написал президент Трамп в Truth Social. «Если по какой-либо причине эта ситуация не будет немедленно исправлена, я собираюсь ввести в Канаде 50% пошлину на все воздушные суда, продаваемые в США».

Данные Ассоциации производителей авиации общего назначения показывают, что 65% всех новых бизнес-джетов были отправлены в Северную Америку, 13% – в Европу, 11% – в Латинскую Америку, 6% – в Азию и 5% – на Ближний Восток и в Африку.

Хотя некоторые радуются, не все испытывают уверенность. «Неопределённость вредит бизнесу. Весь прошлый год мы провели в условиях неопределённости, а теперь не знаем, что США предпримут дальше. Это безумие», - говорит один брокер. «Ситуация стабилизировалась, но сейчас неопределённость почти такая же, как и раньше».



Латинская Америка стремительно превращается в ключевой рынок деловой авиации

Деловая авиация в этом регионе выходит на новый уровень, где частные полёты всё чаще рассматриваются как эффективное средство экономии времени и оптимизации бизнес-процессов для состоятельных людей.

Габриэль Меца Мадрид, глава дубайской компании Jet Luxe, специализирующейся на чартерных пере-

возках и управлении воздушными судами, отмечает эту тенденцию. «Мексика и Бразилия — ведущие рынки», — утверждает он. «Раньше многие клиенты полагались на чартерные рейсы, но теперь всё больше из них предпочитают долевое или полное владение самолётами. Они стремятся к большему контролю, осознавая влияние таких путешествий на бизнес и личную жизнь».



Мадрид рассказал о клиенте Jet Luxe, который сначала тестировал услугу долевого владения самолётом шесть месяцев, а затем окончательно перешёл на неё, желая иметь больше влияния на обслуживание и уход за воздушным судном. Этот сдвиг, по словам Мадрида, свидетельствует о росте рынка, где клиенты всё больше внимания уделяют безопасности, стандартам и предсказуемости.

Отраслевые данные подтверждают, что Бразилия является важным центром деловой авиации. Американская компания JetAviva сообщила, что в стране насчитывается более 1100 бизнес-джетов, что позволяет ей занимать второе место в мире после США. Airbus Corporate Jets также назвала Бразилию и Мексику крупнейшими рынками региона.

Пандемия COVID-19 значительно увеличила спрос на деловые перелёты в регионе, и, как выяснилось, этот спрос не снизился. Новые клиенты продолжают активно входить на рынок. При этом меняются и профили поездок. По словам Мадрида, всё больше латиноамериканских бизнесменов выбирают полёты в Азию и Европу, что повышает спрос на деловые самолёты с большей дальностью и повышенным комфортом. Кроме того, географические особенности региона создают дополнительные сложности. В Латинской Америке находятся крупные деловые центры, но существует дефицит авиасообщения, особенно при необходимости посетить несколько городов за короткий срок.

Мадрид приводит пример клиента из Мехико, у которого есть завод в Монтеррее и регулярные поездки в Лос-Кабос. Традиционные перелёты превра-

щали эти поездки в недельный процесс, тогда как частные самолёты сократили время в пути до двух дней, позволяя клиенту сосредоточиться на бизнесе. Мадрид отмечает, что многие клиенты компании значительно увеличили свою деловую активность после перехода на частные перелёты. «Через пять-семь лет после начала использования частных самолётов их бизнес действительно вырос», - говорит он. «Не все, но большинство наших клиентов утверждают, что это положительно сказалось на их делах».

В отличие от США и Европы, операции бизнес-джетов в Латинской Америке может быть сложными из-за различий в законодательстве каждой страны. Мадрид указывает, что в Колумбии требуется тщательное планирование для получения разрешений, а в Венесуэле процесс может затянуться из-за требований к страхованию и разрешений на посадку. Ранее с Кубой было сложно, но ситуация улучшилась, и многие операторы предпочитают использовать Косумель, Мексика, как удобный пункт въезда и выезда. Мадрид также от-

мечает, что дефицит топлива, о котором часто говорят в новостях, действительно может возникать на островах, но грамотное планирование помогает решить большинство проблем.

Повышенный спрос привлекает множество «дешёвых» предложений, что может ввести клиентов в заблуждение. Мадрид часто сталкивается с клиентами, которые не всегда понимают, что цена включает в себя не только стоимость полёта, но и расходы на получение разрешений, страхование, обучение экипажа, техническое обслуживание и контроль. Дешёвые предложения, по его словам, могут казаться выгодными, но они также несут в себе высокие риски.

На горизонте маячит новая проблема. Чемпионат мира по футболу 2026 года пройдёт в США, Мексике и Канаде, что приведёт к резкому увеличению трафика и пробок. Габриэль Меца Мадрид прогнозирует высокий спрос на перелёты между Мексикой, США и Канадой во время турнира и отмечает, что вспомогательным службам Мексики придётся справиться с дополнительным трафиком частных самолётов.

Несмотря на возможные проблемы и вызовы, рынок частных самолётов в Латинской Америке продолжает развиваться. По мере того как всё больше пассажиров переходят на частные рейсы и предъявляют более высокие требования, этот процесс, вероятно, будет ускоряться. Латинская Америка остаётся одним из важнейших рынков роста деловой авиации.

Источник: AeroTime



Вертолёт недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Leonardo AW189**

Год выпуска: **2023 г.**

Место съёмки: **февраль 2026 года, Krasnoyarsk Cheremshanka - UNKM, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко