



Подготовка к выставке деловой авиации RUBAE 2026, запланированной на сентябрь, продолжается в активном режиме. Как сообщили в оргкомитете выставки, число участников мероприятия стремительно увеличивается. Однако организаторы продолжают предлагать скидку 20% на бронирование выставочных площадей до 10 апреля текущего года. Подробная схема размещения стендов уже доступна на официальном сайте выставки.

Компания Bombardier объявила о поставке первого Global 8000 своему давнему клиенту NetJets. Это событие произошло в Центре завершения производства Bombardier имени Лорана Бодуэна в присутствии представителей NetJets и приглашённых гостей. NetJets планирует обновить свой флот до 24 самолётов Global 8000 и сотрудничать с Bombardier в модернизации существующих самолётов Global 7500 до модели Global 8000. В будущем NetJets сможет расширить парк за счёт опциона, который может быть реализован постепенно в течение следующих лет.

По данным еженедельного обзора WINGX Business Aviation Bulletin, конфликт между Ираном, Израилем и США, включая закрытие Ормузского пролива, привел к значительному росту цен на авиатопливо. Это заставило регулярные авиакомпании отменить тысячи рейсов, резко повысить тарифы и предупредить о дальнейшем ухудшении ситуации. В то же время недостаток персонала в Управлении транспортной безопасности США (TSA) в крупных аэропортах вызвал хаос в коммерческих терминалах в один из самых загруженных периодов года для пассажиров. В условиях растущих расходов и снижения надёжности обслуживания всё больше людей обращаются к услугам деловой авиации, что подтверждается статистикой. На 13-й неделе года глобальная активность бизнес-джетов увеличилась на 11,3% по сравнению с прошлым годом, несмотря на значительное снижение трафика на Ближнем Востоке из-за конфликта.



Сбои в работе авиакомпаний способствуют росту деловой авиации, несмотря на повышение цен на топливо

WINGX: Спустя более месяца после начала конфликта мы наблюдаем столкновение двух сторон авиации. Регулярные авиакомпании сокращают количество рейсов, в то время как тенденция в бизнес-авиации оставалась стабильно позитивной **стр. 21**



В Манжероке обсудили малую авиацию в туристических кластерах

26 марта 2026 года в Манжероке, Республика Алтай, прошла первая сибирская авиационная конференция «Обеспечение безопасности полётов в туристических кластерах», организованная силами авиакомпании «Ирбис», Курорта Манжерок и Западно-Сибирского МТУ Росавиации **стр. 23**



В отрасли eVTOL может возникнуть потенциальное узкое место в сфере ТОиР

По мере приближения eVTOL к коммерческой эксплуатации, большая часть внимания отрасли сосредоточена на сроках сертификации и технических этапах. Однако на первый план выходит важная и порой упускаемая из виду проблема: создание и подготовка кадров для технического обслуживания **стр. 24**



Кенн Риччи считает, что частные инвестиции стали проблемой отрасли

«Частный инвестиционный капитал негативно сказался на нашей отрасли», - заявил председатель совета директоров Flexjet Кенн Риччи в ходе своего выступления на открытии конференции NBAA Schedulers & Dispatchers Conference в Кливленде **стр. 26**

RUBAE 2026: весенние скидки осеннего успеха

Продолжается активная подготовка к выставке деловой авиации RUBAE 2026, которая пройдёт в сентябре. Как рассказали BizavNews в оргкомитете выставки, в настоящее время активно растёт количество участников будущего мероприятия, но в тоже время организаторы сохраняют скидку 20% на бронирование площадей до 10 апреля текущего года.

«Это ваш шанс оказаться в эпицентре главного отраслевого события года на максимально выгодных условиях. Количество мест для участия со скидкой ограничено, как и выбор лучших локаций», - отмечают в оргкомитете.

Российская выставка деловой авиации RUBAE 2026 традиционно пройдёт на территории московского аэропорта «Внуково-3» 15 и 16 сентября.

«В течение двух дней участникам и посетителям будут предоставлены возможности для обсуждения и решения ключевых вопросов отрасли, которая как никогда нуждается в поддержке и развитии. Среди участников и гостей выставки ожидаются представители государственных корпораций, ведущие компании отрасли, частные инвесторы и другие игроки рынка деловой авиации», - резюмируют в оргкомитете.



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



В России исследуют воздействие малой авиации на экосистемы Байкала

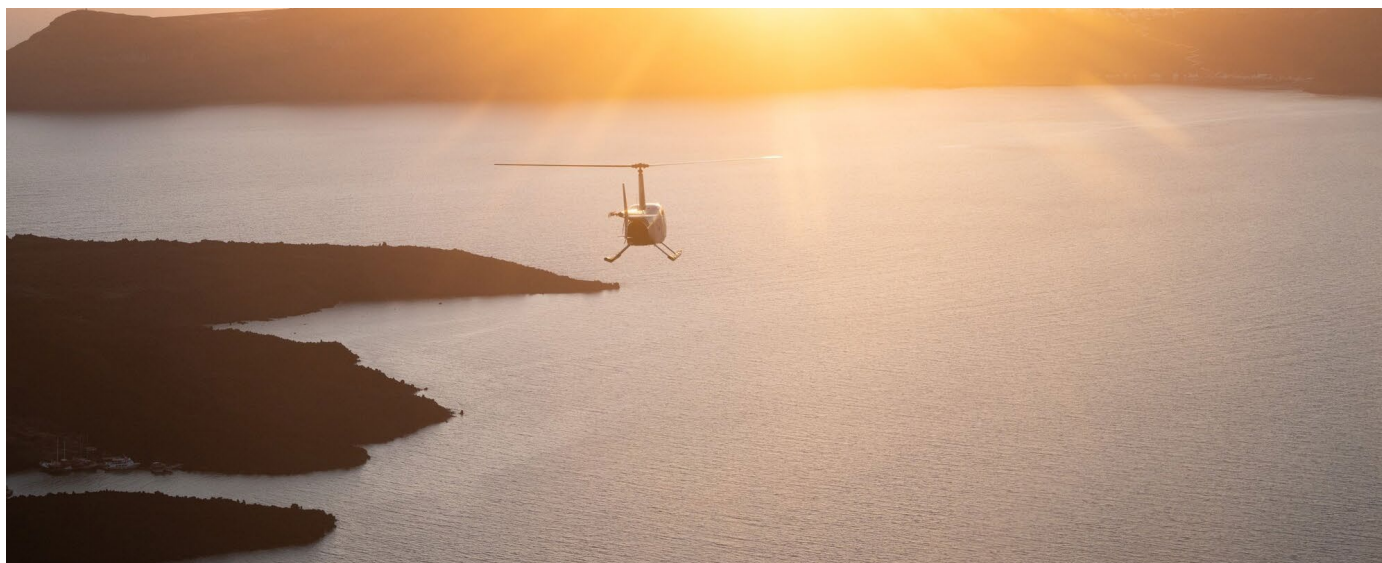
Учёные намерены изучить воздействие малой авиации на экосистемы Байкала и вместе с авиаотраслью, властями и местными жителями выработать правила устойчивого использования воздушного пространства в районе озера. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе фонда «Озеро Байкал».

«Мы не ставим задачу ограничить или запретить авиацию. Наша цель – понять, как она влияет на природу, и на основе этого предложить понятные и обоснованные правила, которые будут учитывать интересы всех сторон», - заявила и. о. директора ФГБУ «Заповедное Прибайкалье» Светлана Бабина, чьи слова приводятся в сообщении.

В 2026 году команда из сотрудников «Заповедного Прибайкалья» и привлечённого ботаника проведёт полевые исследования более чем в 20 точках, где активно используется малая авиация. На

основе полученных данных будет создана цифровая карта экологически чувствительных зон, безопасных маршрутов, разрешённых точек посадок, а также подготовлен проект правил по организации полётов. Карта позволит пилотам и компаниям-перевозчикам планировать маршруты и посадки с учетом природных факторов – без ущерба для ключевых мест обитания птиц и сохранности растительных сообществ.

Итоги проекта будут обсуждены с участием представителей авиационной отрасли, органов власти, научного сообщества и местных жителей. Разработанные решения могут стать основой для формирования более совершенных подходов к регулированию полётов над особо охраняемыми природными территориями (ООПТ) по всей России. Цифровая карта неба будет интегрирована в систему управления ООПТ с ежегодным обновлением данных.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

S7 Group готовит к лётным испытаниям второй экземпляр легкомоторного самолёта «Танго»

S7 Group на Международном транспортно-логистическом форуме, который проходил в Санкт-Петербурге с 1 по 3 апреля, представила легкомоторный самолёт «Танго», авиационный двигатель собственного производства АПД-520 «Лидер» и велосипед «Воло». В первый день работы форума компания заявила о том, что второй самолёт «Танго» готов и в апреле он приступит к программе лётных испытаний на базе Сибирского научно-исследовательского института авиации имени С.А. Чаплыгина (СибНИА).

Компания-разработчик «Танго» Spectra Aircraft (входит в S7 Group) вышла на новый этап подготовки к серийному производству. В феврале 2026 года состоялась макетная комиссия Авиарегистра с участием разработчика и ключевых поставщиков, по итогам которой был сформирован перечень замечаний. Реализация данного этапа является ключевым шагом на пути к началу сертификационных

испытаний и дальнейшему получению сертификата типа на самолёт «Танго».

Параллельно компания приступила к очередному этапу мероприятий, связанных с получением одобрительного документа в соответствии с требованиями ФАП-21 (раздел J). С 25 по 27 марта 2026 года Росавиация провела выездную проверку деятельности компании, в рамках которой осуществлялась оценка соответствия организации установленным требованиям и возможности выдачи сертификата Разработчика авиационной техники.

Также на форуме представлен поршневой авиационный двигатель АПД-520 «Лидер». Он разработан инженерами СКБ АРД (входит в S7 Group) специально для «Танго» и сейчас проходит сертификационную программу. Двигатель также подойдет для ремоторизации аналогичных воздушных судов зарубежного производства.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Airbus Racer расширяет возможности лётных испытаний

Скоростной демонстрационный вертолёт Airbus Racer продолжает расширять диапазон лётных испытаний: на сегодняшний день налёт составил более 50 часов. В ходе последних этапов этой кампании экспериментальный вертолёт выполнил новые задачи, включая посадку на неровной поверхности, достижение высокой скороподъёмности и выполнение крутых виражей с перегрузкой 2G.

Способность вертолёта приземляться на склоне с углом наклона 14 градусов объясняется уникальной комбинированной конструкцией Racer, которая, по словам Airbus, позволяет «Racer приземляться в местах, которые считались бы недоступными для обычных вертолётов».

Компания Airbus также объясняет боковое расположение винтов способностью Racer выполнять «резкие виражи с перегрузкой 2G при скорости 370 км/ч», что позволяет ему изменять скорость, оставаясь в горизонтальном положении. Вертолёт достиг скорости набора высоты 3600 футов в минуту, что примерно вдвое быстрее, чем у обычного вертолёта.

Эти достижения будут иметь решающее значение для расширения эксплуатационных возможностей данной конфигурации вертолёта, при этом Airbus заявляет, что «скорость не должна достигаться за счет экономической эффективности, топливной экономичности и производительности при выполнении задач».



 A close-up, low-angle shot of the Airbus Racer helicopter on a runway. The helicopter's nose and cockpit area are prominent, showing its sleek, aerodynamic design. The background shows a clear blue sky with some clouds and a distant city skyline.


FBOEXPERIENCE.COM
 PROMOTING FBO EXCELLENCE

Prince получила словенский АОС

В ответ на меняющиеся требования европейского рынка деловой авиации сербская компания Prince Aviation расширила свои операционные возможности, открыв в Словении дочернюю компанию Prince Aviation SI, которая с февраля 2026 года имеет полную аккредитацию EASA АОС и работает в соответствии с правилами Европейского Союза.

Работа в рамках независимого европейского сертификата эксплуатанта (АОС) обеспечивает повышение эффективности, превосходное качество обслуживания и более тесное взаимодействие с европейскими клиентами, поддерживая при этом чартерные операции по всей Европе и за её пределами. Новая операционная структура оптимизирует трансграничные операции и поддерживает дальнейшее развитие флота и чартерных перевозок, опираясь на недавнее расширение возможностей Prince Aviation в области ТОиР.

Компания Prince Aviation – оператор чартерных рейсов на бизнес-джетах и лётная школа, расположенная в Белграде, Сербия. Компания предоставляет услуги чартерных рейсов на бизнес-джетах из Белграда и Любляны, располагая флотом из семи самолётов Cessna XLS, XLS+, CJ и M2, а также одним Falcon 2000LXS. Кроме того, компания предлагает услуги по структурному ремонту и модификации, установке авионики, ремонту двигателей и модернизации интерьеров в недавно расширенном ангаре технического обслуживания и ремонта в Белградском международном аэропорту.

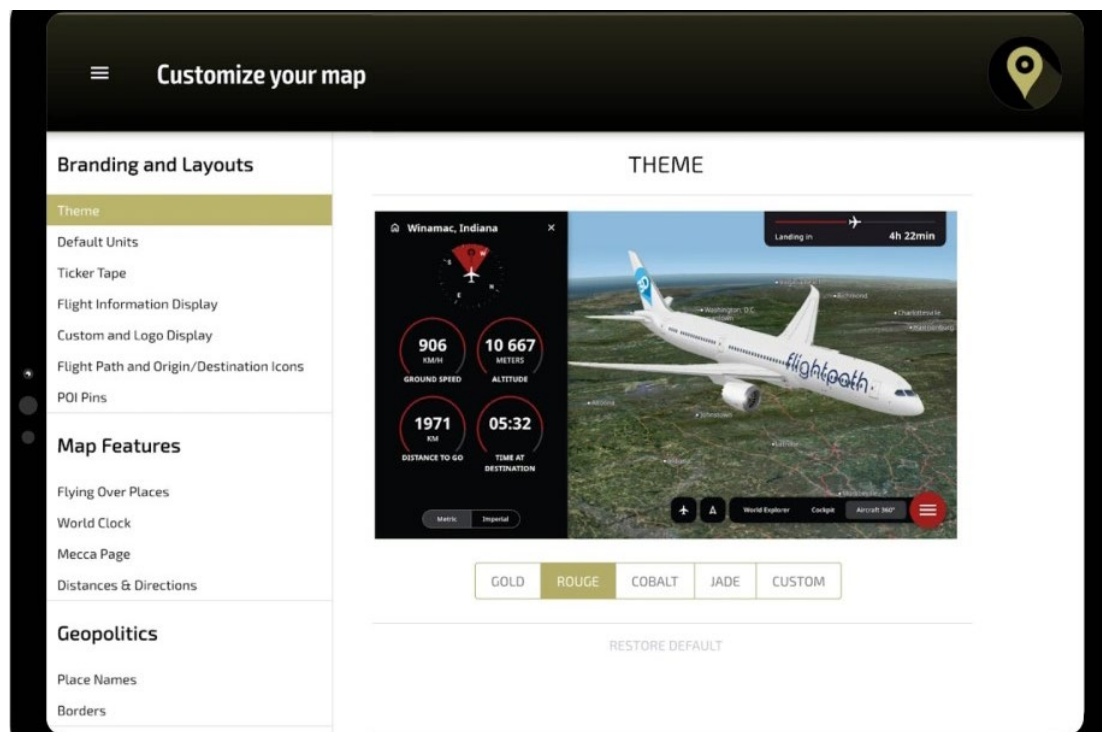
Компания FlightPath3D представила BizAvStudio для операторов

Компания FlightPath3D представила BizAvStudio – пакет программного обеспечения для настройки, который предоставляет производителям деловых самолётов, центрам комплектации, владельцам и лётным подразделениям прямой контроль над внешним видом и поведением системы отображения карты полёта в салоне воздушного судна.

Ранее у операторов были ограниченные возможности по изменению настроек движущей карты после того, как самолёт покидал центр комплектации, и обычно для внесения изменений требовались обновления программного обеспечения или поддержка поставщика. BizAvStudio позволяет поль-

зователям корректировать фирменную символику, добавлять логотипы владельцев, настраивать отображение полётной информации и изменять геополитические параметры без вмешательства инженеров. По данным компании, изменения можно внести за считанные минуты, в том числе и на самолётах, уже находящихся в эксплуатации.

Компонент BizAvStudio OnWing расширяет эти возможности после поставки, позволяя экипажу, лётным подразделениям или представителям владельца обновлять конфигурацию карт в любой момент эксплуатации самолёта.



Cirrus идёт на рекорд

В 2025 году компания Cirrus Aircraft поставила 691 самолёт серии SR – SR20, SR22, SR22T – и рекордные 106 персональных джетов Vision Jet. Согласно годовому отчёту GAMA, серия SR является самым продаваемым высокопроизводительным однодвигательным поршневым самолётом на протяжении 24 лет подряд, а Vision Jet – самым продаваемым реактивным самолётом в гражданской авиации на протяжении восьми лет подряд, лидируя на рынке бизнес-джетов.

Cirrus отметила выдающийся год, представив модель SR Series G7+ с функцией аварийной автоматической посадки Safe Return, а также отметив рубеж в 11000 поставленных самолётов серии SR. Новая программа Cirrus Instrument Rating Program и программа Cirrus Next также способствовали созданию возможностей для владельцев самолётов Cirrus повысить свою лётную подготовку или модернизировать свои воздушные суда.

Генеральный директор Cirrus Зин Нильсен прокомментировал: «Cirrus продолжает наращивать темпы развития частной авиации благодаря своему лидерству в инновациях в продуктах, предложениях для владельцев и новых услугах. Владение и эксплуатация самолётов Cirrus открывает новые возможности и способствует росту экономики. Эти достижения отражают приверженность Cirrus к постоянным инновациям в частной авиации».

Cirrus инвестирует в расширение своего предприятия в Гранд-Форксе для поддержки разработки самолётов, а также открыла свой филиал в Маккинни для поддержки продаж и управления самолётами, лётной подготовки и многого другого.

Airbus Helicopters сделала третье предложение по зарплате своим сотрудникам

На встрече с представительными профсоюзами 26 марта группа Airbus сделала третье предложение своим французским сотрудникам о повышении заработной платы на 2,5%. Это произошло после отклонения их предыдущих предложений в 1,8%, а затем и в 2,2%.

Профсоюзы сотрудников Airbus Helicopters, вероятно, продолжают переговоры, поскольку их подразделение показало значительно лучшие результаты, чем подразделения коммерческих авиалайнеров и обороны и космоса, и поэтому считают, что заслуживают более значительного повышения заработной платы.

Профсоюз CFDT (Французская демократическая конфедерация труда) продолжает настаивать на следующих моментах: компания Airbus Helicopters добилась наилучших результатов по заказам, выручке и показателю EBITDA; бонусы от прибыли, полученные в рамках распределения прибыли, разочаровывают, несмотря на отличные результаты; сотрудники вертолётной компании должны получать более высокую заработную плату, чем остальные сотрудники группы.

Согласно данным правительственного ведомства INSEE (Национальный институт статистики и экономических исследований), инфляция во Франции с марта 2024 года остаётся ниже 2,5%.



Fly Alliance идёт в Индию

Американская компания Fly Alliance, занимающаяся управлением воздушными судами и чартерными перевозками, готовится выйти на индийский рынок с первоначальными инвестициями в размере \$12 млн. По словам генерального директора Кевина Варго, компания начнёт свою деятельность в четвёртом квартале 2027 года с Embraer Legacy 600 в качестве первого шага в рамках плана размещения в стране 10 самолётов в течение следующих 18 месяцев.

Fly Alliance также открыла офис в Нью-Дели для поддержки владельцев самолётов. Варго заявил, что компания также будет предоставлять чартерные рейсы и услуги по техническому обслуживанию под новым местным брендом, о котором будет объявлено в ближайшее время.

Индийский регулятор гражданской авиации уже одобрил Fly Alliance в качестве иностранной организации по техническому обслуживанию, имеющей право работать с самолётами Bombardier Global, Cessna Citation и Hawker. В настоящее время компания завершает формирование партнёрских отношений с рядом индийских провайдеров ТОиР.

Кевин Варго отметил, что действующие в Индии ограничения на импорт самолётов ограничивают возможности клиентов в плане ассортимента и вариантов. Страна разрешает импорт только герметичных деловых воздушных судов возрастом до 18 лет, и были выдвинуты предложения повысить этот лимит до 20 лет.

Вертолётостроитель Schweizer RSG выставлен на продажу

Аукционный дом Starman Bros. Auctions был привлечён для оказания помощи в продаже компании Schweizer Rotorcraft Services Group (RSG), производителя поршневых вертолётов серии 269, расположенного в Форт-Уорте, штат Техас. Эта продажа завершает период, в течение которого компания неоднократно меняла владельцев с момента своего основания в 1947 году в составе Hughes Aircraft.

В 1984 году компания McDonnell Douglas приобрела Hughes Helicopters, а затем, в 1986 году, Schweizer купила права на серию 269. Следующей в очереди владельцев была компания Sikorsky, купившая её в 2004 году, но закрыла в 2012 году. В 2018 году была создана Schweizer RSG, которая взяла на себя поддержку и производство вертолётов серии 269, включая модели S300C и S300CBi. Хотя вертолёт S333 с турбинным двигателем был доступен, его производство без твёрдых заказов не планирова-

лось. Более 1200 вертолётов серии 269 до сих пор находятся в эксплуатации.

По словам Starman Bros. Auctions, компания Schweizer RSG предлагается как «полностью действующий бизнес ... путем частной продажи». Продажа будет проводиться в несколько этапов, первый из которых займет 60 дней — «в это время мы будем принимать письменные предложения о покупке компании, а также оценивать всех потенциальных покупателей».

В продажу включены сертификат типа для моделей 269A–D, сертификат ремонтной станции по Part 145, приспособления, штампы, оснастка и чертежи для моделей 269 и 333, новые запчасти, двигатели, секции кабины, цеховое оборудование, испытательные стенды и приспособления, калиброванные инструменты.



Х-59 вернулся в строй

Демонстрационный образец бесшумного сверхзвукового самолёта Х-59 вернулся в строй после того, как специалисты установили, что сигнальная лампа в кабине пилота, прервавшая второй полёт самолёта, была ложным срабатыванием, говорится в обновленной информации от NASA.

Второй полёт Х-59 состоялся 20 марта 2026 года, за штурвалом находился летчик-испытатель NASA Джим «Клю» Лесс. Миссия завершилась досрочно, когда в кабине загорелся индикатор неисправности системы воздушного судна, что побудило Лесса вернуться на базу. Сейчас NASA заявляет, что предупреждение не отражало фактическую проблему с самолётом. Вместо этого, по словам агентства, ложное показание было вызвано неправильно установленными приборами.

NASA сообщило, что специалисты устранили проблему и возобновили полёты этого уникального самолёта несколько дней спустя. Х-59 совершил полёты 26 и 27 марта, продолжив программу лётных испытаний менее чем через неделю после того, как ложное предупреждение в кабине пилота прервало его второй полёт.

Возвращение в воздух стало ещё одним шагом в начале кампании лётных испытаний Х-59, который NASA и Lockheed Martin создали в рамках миссии Quesst, чтобы продемонстрировать, что сверхзвуковые полёты над сушей можно сделать тише. NASA планирует использовать Х-59 для сбора данных, которые могут помочь регулирующим органам пересмотреть давние ограничения на коммерческие сверхзвуковые полёты над сушей.

В Бразилии впервые установлена система Gogo Galileo

Компания Gogo, специализирующаяся на обеспечении связи в полёте, сообщила об установке первой в Бразилии системы Galileo на самолёте Bombardier Global 6000. В Gogo сообщили, что владелец Bombardier Global 6000 решил добавить новую систему для обеспечения мультиорбитальной связи.

«Заказчик специально стремился внедрить в самолёт решение на основе низкоорбитальной группировки (LEO), учитывая её преимущества в стоимости при сохранении исключительной производительности. Владелец самолёта, совершающий как внутренние, так и международные рейсы, хотел сохранить свою систему Gogo Plane Simple для обеспечения мультиорбитального резервирования», - объясняет Эвертон Либанио, управляющий директор Gogo Brazil.

На самолёте уже была установлена антенна Gogo Plane Simple, работающая с геостационарной спутниковой группировкой (GEO). Владелец решил добавить возможность подключения к низкоорбитальной сети для обеспечения резервирования и постоянного надёжного покрытия по всему миру.

Компания Líder Aviação завершила установку электронно-управляемой антенны Gogo Galileo HDX, работающей от сети корпоративного класса Eutelsat OneWeb на низкоорбитальной сети.

Мультиорбитальная модель Gogo в режиме реального времени динамически выбирает наилучшую доступную сеть, обеспечивая более надёжное и отказоустойчивое соединение с меньшим количеством обрывов связи и стабильно высокой скоростью передачи данных.



Vertical привлекла ещё \$50 млн для разработки eVTOL

Компания Vertical Aerospace привлекла \$50 млн в акционерный капитал и 30 марта объявила, что ожидает получить ещё \$30 млн в ближайшие недели. По словам британского разработчика eVTOL, теперь у компании есть \$160 млн доступного капитала для достижения ключевых этапов сертификации в течение этого года, и она потенциально может привлечь дополнительные средства в размере до \$800 млн.

Бюджет в \$160 млн на 2026 год покрывает такие задачи, как текущие лётные испытания и производство первого экземпляра новой модели Valo, представленной компанией Vertical в декабре. Компания из Бристоля планирует завершить сертификацию четырёх-шестиместной модели к концу 2028 года. Новое финансирование поддержало Vertical в тот момент, когда у компании начали заканчиваться оборотные средства, которые по состоянию на 24 марта упали примерно до \$58 млн. Наряду с другими ведущими публично торгуемыми разработчиками eVTOL, цена её акций за последние шесть месяцев снизилась на 61% – по сравнению с падением на 48% и 50% у Archer и Joby соответственно.

Vertical сообщила, что также достигнуто принципиальное соглашение по дополнительному «комплексному пакету финансирования» на сумму до \$800 млн от нескольких источников. Во-первых, существующий инвестор Mudrick Capital продлит срок погашения своих конвертируемых облигаций с декабря 2028 года до декабря 2030 года, к этому времени компания рассчитывает начать поставки самолётов. Mudrick также приобретёт дополнительные облигации на сумму \$50 млн.

Американская венчурная группа поддерживает Vertical с 2021 года, и главный инвестиционный директор Джейсон Мудрик заявил, что, по его мнению, компания «создаёт самые технически совершенные летательные аппараты в отрасли». Он намерен использовать эту новую поддержку, чтобы «обеспечить Vertical достаточный запас средств и финансовую основу, необходимую для получения сертификации и начала коммерческой эксплуатации».

Также были заключены две сделки с базирующейся в Нью-Джерси компанией Yorkville Advisors Global. Yorkville в принципе согласилась приобрести акции на сумму до \$250 млн, а также предоставить дополнительную кредитную линию на \$500 млн в течение 36 месяцев. «Эта структура позволит Vertical привлекать обыкновенные акции по постепенно повышающимся ценам по мере достижения ключевых этапов», – пояснила Vertical в пресс-релизе.



Подготовку гражданской авиации к переходу на CORSIA обсудили на МТЛФ

Предстоящие шаги по декарбонизации международных полетов стали одной из актуальных тем в первый день работы МТЛФ-2026 в Санкт-Петербурге. Переход на Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) запланирован на 2027 год, это обязательное требование для всех государств-членов ИКАО. Мероприятие объединило представителей российских и зарубежных авиакомпаний, производителей топлива, регуляторов и отраслевых экспертов для выработки сбалансированной стратегии, направленной на минимизацию финансовой нагрузки на перевозчиков и развитие отечественных технологических решений.

Участники обсудили три ключевых инструмента выполнения требований CORSIA: устойчивое авиационное топливо (SAF), традиционное топливо со сниженным углеродным следом (LCAF) и углерод-

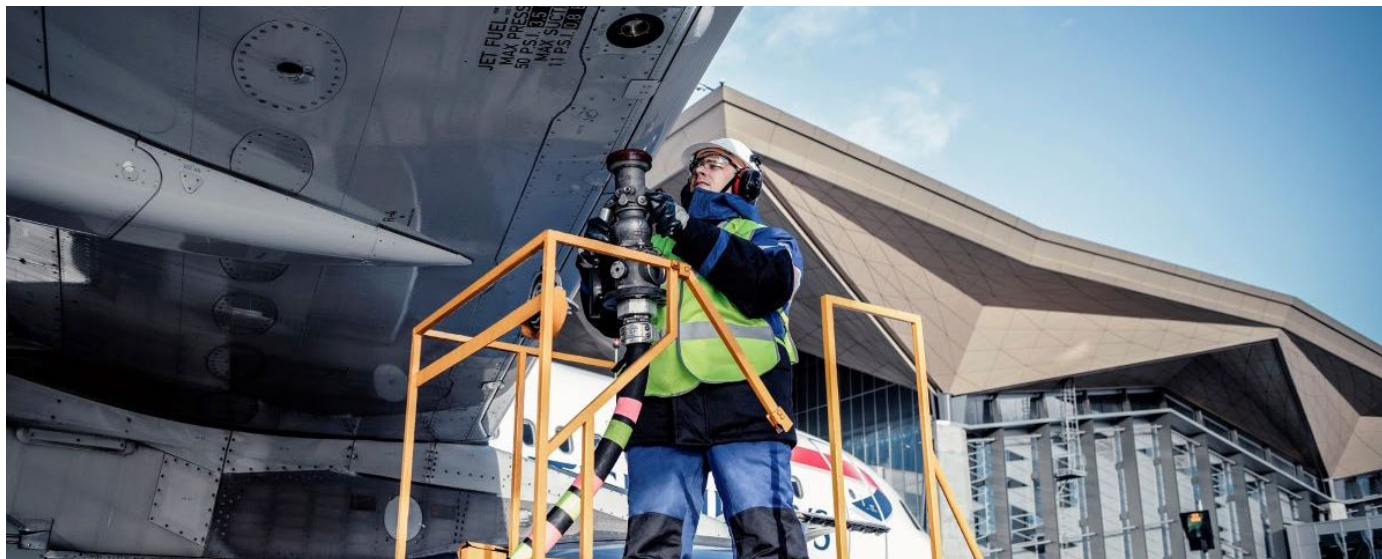
ные единицы. Отмечено, что в условиях прогнозируемого мирового дефицита SAF и углеродных единиц создание собственных независимых решений становится вопросом не только технологического суверенитета, но и конкурентоспособности российской авиаотрасли на международной арене.

Особое внимание на сессии уделили формированию нормативно-правовой базы, необходимой для внедрения системы в России. Директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Вероника Ходырева подчеркнула масштаб проделанной работы. «Сейчас разработаны два федеральных закона - об изменениях в закон об ограничении выбросов парниковых газов и в Воздушный кодекс. Помимо этого, предстоит принять как минимум 7 нормативных правовых актов, включая постановления и приказы, которые закрепят полномо-

чия ведомства и определяют порядок мониторинга, отчетности и верификации. Уполномоченным органом по администрированию CORSIA в России определен Научный центр Минтранса России», - отметила она.

Ключевым условием применения биотоплива на отечественном воздушном флоте является обеспечение безопасности полетов и взаимозаменяемости горючего в соответствии с международными стандартами. «Когда мы говорим о применении SAF, мы должны учитывать необходимость модификации типовой конструкции воздушного судна. Когда появится данное топливо, разработчикам авиационной техники необходимо будет пройти процедуру сертификации. Использование SAF должно быть взаимозаменяемым с традиционным топливом и совместимым с топливной системой воздушного судна и авиационных двигателей. Это вопросы безопасности полетов и летной годности воздушных судов, требующие самого пристального внимания со стороны Росавиации», - отметил заместитель руководителя Росавиации Сергей Страмоус.

Участники сессии подтвердили, что эффективное внедрение механизмов CORSIA возможно только при условии тесного межведомственного взаимодействия и консолидации усилий государства, авиакомпаний, производителей топлива и научных организаций. Дальнейшая работа будет направлена на развитие производства устойчивого авиатоплива, создание необходимой инфраструктуры и обеспечение признания российских углеродных единиц для целей CORSIA.



Кыргызстан приступил к созданию вертолётной авиации: обновляются правила с учетом стандартов ИКАО

Кыргызстан начал работу по формированию нормативной базы для развития вертолётной авиации. Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики подготовило проект обновленных Авиационных правил «АПКР-6. Часть III. Эксплуатация воздушных судов. Вертолёты», направленный на приведение национального законодательства в соответствие с международными стандартами.

Документ разработан в рамках делегированных нормотворческих полномочий и предусматривает комплексное обновление требований к эксплуатации вертолётов, организации полётов и обеспечению безопасности.

Как отмечается в обосновании проекта, ключевой целью является гармонизация правил с положениями Конвенции о международной гражданской авиации и стандартами ИКАО. Это должно повысить уровень безопасности полётов и устранить существующие пробелы в регулировании.

Среди основных задач – внедрение единых требований к эксплуатантам вертолётов, усиление государственного надзора, а также повышение прозрачности процедур подготовки персонала и технической эксплуатации воздушных судов.

Обновление правил связано с тем, что действующая редакция не полностью соответствует совре-

менным международным требованиям. Это, по данным ведомства, отражалось и на результатах международных проверок и аудитов в сфере авиационной безопасности.

Новая редакция АПКР-6 предусматривает:

- внедрение современных стандартов эксплуатации вертолётов;
- усиление контроля за деятельностью авиакомпаний;
- повышение требований к подготовке экипажей;
- развитие системы управления безопасностью полётов;
- унификацию процедур организации полётов.

Отдельное внимание уделено вопросам ответственности экипажа, контролю топлива, взаимодействию с органами управления воздушным движением, а также действиям в нештатных и аварийных ситуациях.

Разработку и утверждение правил осуществляет State Agency of Civil Aviation under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic в рамках политики правительства и в соответствии с международными обязательствами Кыргызстана.

Принятие документа станет одним из шагов к формированию полноценной вертолётной авиационной отрасли в стране, что может способствовать развитию транспортной доступности, санитарной авиации, спасательных операций и других специализированных услуг.

Источник: Караван Инфо



Офшорный вертолёт Ми-171А3 сертифицирован в импортозамещенном облике

Холдинг «Вертолёты России» Госкорпорации Ростех завершил сертификацию вертолёт Ми-171А3 в импортозамещенном облике. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало семь одобрений главных изменений в конструкцию машины. Важнейшим этапом сертификации Ми-171А3 стало одобрение конвертируемой офшорной конфигурации вертолёт, которая допущена к полётам над большой водной поверхностью.

Вертолёт Ми-171А3 сертифицирован для перевозки пассажиров и грузов, полётов в сложных метеоусловиях по приборам, выполнения взлётов и посадок с площадок, находящихся на возвышении.

Испытательные полёты выполнялись в горной

местности Кабардино-Балкарии, в зимних условиях в Салехарде, а также с посадками на буровую платформу в Каспийском море.

Лётные испытания системы аварийного приводнения успешно проведены на различных режимах полёта, в том числе при имитации отказа двух двигателей на режиме самовращения (авторотации) несущего винта.

На Ми-171А3 установлено оборудование, которое в случае отказа систем и возникновения аварийной ситуации позволяет выполнить вынужденное приводнение даже при волнении моря до 5 баллов. Благодаря этому обеспечивается безопасность полётов на большом отдалении от береговой черты. В

состав системы входят четыре «поплавка» — баллонета, которые попарно расположены по бортам фюзеляжа в носовой и хвостовой частях и автоматически раскрываются при вынужденной посадке на воду. Первое испытание вертолёт Ми-171А3 с открытием баллонетов в полёте было выполнено летом 2025 года, проведена оценка работоспособности системы и влияния раскрытых баллонетов на аэродинамические характеристики, управляемость и манёвренность.

После приводнения эвакуация пассажиров осуществляется в два спасательных плота, каждый вместимостью до 22 человек. Плоты снабжены необходимым набором выживания.

До начала лётных испытаний был проведен большой объём подготовительных работ, в том числе на стендах, с помощью численного моделирования. Плавучесть и устойчивость при приводнении подтверждены испытаниями в гидроканале ФГУП «ЦАГИ» и на открытом водоёме. Дополнительно специалисты Санкт-Петербургского Политеха провели краш-тест цифрового двойника вертолёт, симитировав посадку на водную поверхность.

Также в составе вертолёт прошла сертификационные испытания первая разработанная в России аварийстойкая топливная система. Было доказано, что её компоненты — мягкие топливные баки, насосы и топливомеры — способны выдержать ударные нагрузки. Стойкость к разрушению была подтверждена при сбросе топливной системы с высоты более 15 метров. При аварийной посадке надёжность конструкции топливной системы позволяет избежать разлива топлива и возгорания.



Bombardier поставила NetJets первый Global 8000

Компания Bombardier отметила поставку первого самолёта Global 8000 компании NetJets, своему давнему клиенту и мировому лидеру в частной авиации. Передача самолёта состоялась в Центре завершения производства компании Bombardier имени Лорана Бодуэна в присутствии сотрудников, руководства NetJets и специальных гостей. Благодаря дальности полёта 14900 км и максимальной скорости 0,95 Маха, бизнес-джет Bombardier Global 8000 расширяет возможности маршрутной сети, позволяя клиентам NetJets достигать пунктов назначения быстрее и с большим комфортом, чем когда-либо прежде.

NetJets планирует создать флот из 24 самолётов Global 8000 и будет сотрудничать с Bombardier для модернизации всего своего эксплуатируемого флота Global 7500 до Global 8000. Впоследствии NetJets сможет расширить свой флот за счет опциона, который может быть реализован постепенно в течение следующих лет.

«Global 8000 меняет ландшафт деловой авиации благодаря своим непревзойдённым характеристикам, фирменному плавному полёту и инновационному дизайну, и мы рады предоставить нашему давнему и ценному партнёру NetJets первый самолёт Global 8000», - сказал Эрик Мартель, президент и генеральный директор Bombardier. «Благодаря этой знаменательной первой поставке клиенты NetJets теперь смогут оценить революционные характеристики и непревзойдённую роскошь, которые предлагает Global 8000 – самый впечатляющий бизнес-джет в небе».

«Наше давнее партнёрство с Bombardier основано

на общем видении превосходства и инноваций в деловой авиации», - сказал Патрик Галлахер, президент NetJets Aviation. «Global 8000 – это высшее воплощение этого партнёрства, и мы гордимся тем, что первыми пополнили наш флот этим замечательным самолётом. Дальность полёта и характеристики Global 8000 идеально соответствуют стремлению NetJets предлагать безопасность, сервис и доступность на исключительно высоком уровне, предоставляя владельцам возможность делать больше и реже пропускать важные события».

Внутри Global 8000 устанавливает чрезвычайно высокую планку в плане роскоши и комфорта. Этот бизнес-джет отличается самой большой длиной салона в своём классе, а также фирменными особенностями, такими как система Pur Air от Bombardier, циркадная система освещения Soleil и самая низкая барометрическая высота в салоне среди всех серийных моделей. Всё это разработано для максимального комфорта пассажиров и предотвращения последствий смены часовых поясов, гарантируя, что пассажиры придут в пункт назначения отдохнувшими и полными сил.



Daher передал клиенту TBM 980, который стал для него шестым приобретением TBM

Компания Daher Aircraft объявила о поставке нового TBM 980 доктору Иану Блэру Фрису, что стало шестым подряд приобретением турбовинтового самолёта семейства TBM этим давним владельцем за более чем два десятилетия сотрудничества.

Доктор Фрис – сертифицированный хирург-ортопед и квалифицированный авиационный медицинский эксперт FAA HIMS (Senior Human Intervention Motivational Study). Он использует TBM для поездок в свои офисы в Веро-Бич, Флорида, и Брик, Нью-Джерси, а также для консультаций с пациентами, выступлений и в рамках своей постоянной работы по развитию авиационного медицинского образования – летая вместе со своей женой Сьюзен, которая управляет его офисами.

Доктор Фрис, известный своей красной гвоздикой, которую он носит в знак уважения к своим пациентам, в очередной раз выбрал для своего новейшего самолёта оригинальную схему окраски, разрабо-



танную Крейгом Барнеттом, генеральным директором Scheme Designers. Мотив гвоздики изображен на носу самолёта: эмблема, которая стала тесно ассоциироваться с самолётом TBM доктора Фриса и его преданностью профессии.

«Доктор Фрис – высоко ценимый член авиационного сообщества Daher Aircraft, и приобретение им последней версии TBM 980 отражает его уверенность в наших самолётах, а также прочность наших отношений», – сказал Николя Шаббер, генеральный директор Daher Aircraft. «Кроме того, его профессиональные знания и страсть к авиации продолжают вдохновлять всю нашу команду».

Передача TBM 980 доктору Фрису состоялась после трансатлантического перелёта самолёта из штаб-квартиры Daher Aircraft в Тарбе, Франция. Это был десятый TBM 980, прибывший в США с момента официальной презентации этой новой версии 15 января.

«Владея самолётами TBM с авионикой предыдущего поколения Garmin 1000 и Garmin 3000, я рад появлению Garmin G3000 PRIME как следующего значительного шага в дальнейшем улучшении возможностей одного пилота управлять этим самолётом», – пояснил доктор Фрис. Он добавил, что его долгосрочные отношения с TBM выходят далеко за рамки самих самолётов, отражая послепродажную поддержку, предоставляемую Daher Aircraft: «Это очень важно для меня, поскольку я всегда могу рассчитывать на высокий уровень обслуживания и экспертное техническое обслуживание – что я и наблюдал на протяжении всего периода владения TBM».

TBM 980 представляет собой последнюю эволюцию линейки высокопроизводительных однодвигательных турбовинтовых самолётов Daher Aircraft, обеспечивая беспрецедентный опыт пилотирования и одновременно улучшая салон, что ещё больше повышает комфорт пассажиров. Его авионика Garmin 3000 PRIME с сенсорным управлением революционизирует взаимодействие с пилотами, обеспечивая повышенную вычислительную мощность и улучшенную интеграцию систем. Три 14-дюймовых сенсорных дисплея обеспечивают бесперебойное управление функциями полёта со значительным улучшением качества изображения и экрана. Нагрузка на пилота снижается благодаря настраиваемым предустановкам и интуитивно понятному пользовательскому интерфейсу. Пассажиры оценят улучшенный комфорт в шестиместном салоне TBM 980, включая установленный на заводе интерфейс для интернет-терминала Starlink Mini, а также 100-ваттные порты USB-C для быстрой зарядки мобильных устройств. Усовершенствованный пассажирский дисплей управляет окнами с электронным затемнением и дополнен данными о полёте в пути.



Sigma Nera от Алиции Котларек

Мрачный, эффектный и захватывающий концепт Gulfstream G650, разработанный Алицией Котларек в рамках дизайнерского конкурса, был задуман как ответ на более традиционные дизайнерские решения в деловой авиации. Визуализация эффектного салона частного самолёта с глубоким фиолетовым рассеянным освещением, подсвечивающим абстрактную стеновую панель, потолком с эффектом звездного неба из оптоволокон, тёмными ребристыми панелями на перегородках, низким центральным столом с игральными картами, жетонами и бокалами для виски, черной мягкой мебелью и большим плоским выдвижным монитором на тумбе на правой стене.

«Он задуман как игривый, роскошный и бескомпромиссно отличающийся от других, созданный для людей, которые чувствуют себя комфортно, выделяясь из толпы и предпочитая более выразительную форму роскоши. Цель состояла в том, чтобы отойти от традиционных интерьеров лёгкой авиации и вместо этого создать атмосферу, которая ощущается как ночная, кинематографическая и эмоционально насыщенная».

Вдохновение черпалось из интерьеров высококлассных автомобилей, роскош-



ных ночных клубов и современных яхт, «где более темные палитры используются для усиления интимности и богатства материалов», - говорит Котларек. Акценты фиолетового цвета и едва заметные металлические блики были добавлены для создания глубины, ритма и ощущения контролируемой энергии, а не визуального шума.

Работа с такой тёмной палитрой сопряжена с трудностями, как объясняет Котларек: «Тёмные интерьеры легко могут казаться тяжёлыми, замкнутыми или визуальными плоскими, особенно в салоне самолёта. Эта проблема была решена с помощью многослойного, а не общего освещения. Контрастные текстуры и уровни отражательной способности делают поверхности визуальными активными. Тщательный контроль блеска и матовости предотвращает чрезмерное поглощение света пространством. Темнота становится намеренной и атмосферной, а не подавляющей».

Для создания разнообразия текстур, по-разному взаимодействующих со светом, в ассортимент отделки входят углеродное волокно с тонким направленным плетением, глянцевые и матовые лакированные панели, текстурированные поверхности, имитирующие камень, мягкая кожаная обивка и гладкий бархатный пол. «В тёмном помещении текстура становится основным языком дизайна», - объясняет Котларек. «Контраст предотвращает монотонность и усиливает ощущение роскоши».

Котларек говорит, что наиболее трудными элементами для интеграции были сложные системы управления освещением. «Все отражения, блики и потолочная система должны контролироваться в пределах нормативных ограничений», - говорит она. «Однако все элементы разработаны с учетом использования сертифицированных материалов и технологий и могут быть реализованы в сотрудничестве с опытным центром доработки».

Среди наиболее примечательных деталей – потолок с эффектом звезд. Это намеренный контраст с темной цветовой палитрой, символизирующий свободу, риск и воображение. «Я старалась рассматривать освещение как архитектурный и эмоциональный инструмент, а не просто функциональный», - говорит Котларек. «Я хотела создать салон, который ощущается живым и адаптируемым».

ЕВАА успешно реформировала структуру голосования членов ассоциации

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) успешно приняла резолюцию с обещанием принципа «один член – один голос», реформирующую систему, которая ранее позволяла участвовать в принятии решений на Генеральной ассамблее ассоциации только «полноправным» членам (операторам). Предложение было одобрено во второй день ежегодной генеральной конференции ЕВАА в Женеве, Бельгия.

Председатель консультативного совета ассоциированных членов ЕВАА Джанин Ианнарелли заявила, что реструктуризация прав голоса членов является частью работы по «реформированию основ ассоциации», что является «фундаментальным». Однако, поскольку ассоциированные члены – как правило, не являющиеся операторами – в течение последних нескольких лет выражали обеспокоенность по поводу отсутствия у них прав голоса, «на уровне совета директоров и в рабочей группе велись многочисленные дебаты, чтобы найти справедливое решение», пояснила она.

Это решение последовало за введением новой структуры членских взносов в январе 2026 года, которое было отложено на год с 2025 года. Реформированная система голосования «гарантирует, что ЕВАА не только представляет отрасль, но и делает это с более широким, инклюзивным мандатом, лучше отражающим его разнообразие», - отметил генеральный директор ЕВАА Стефан Бенц.

Хотя OEM-производители, партнёры и поставщики услуг теперь будут иметь большее влияние на принятие решений, в совете директоров, состав которого намеренно смещён в сторону нечётного чис-

ла в 15 человек, по-прежнему большинство будет за операторами с перевесом на одного представителя. Так называемые «более крупные поправки», отражающие такие вопросы, как состав совета директоров и принятие более масштабных решений, потребуют «квалифицированного большинства» в 75% от числа полноправных членов и 75% от числа полноправных членов-операторов. Однако из 15 мест в совете директоров ещё четыре будут открыты для всех членов организации.

«Однако эта трансформация также влечёт за собой общую ответственность», - заключил Бенц. «Наши недавние усилия, от ReFuelEU до нашего судебного иска совместно с Dassault по таксономии ЕС, а также наша работа по слотам, доступу к воздушному пространству, нормативным барьерам и ограничениям лётного времени, – всё это подчёркивает, насколько важна активная вовлечённость членов для достижения значимых результатов».



Эксперты рассматривают возможность достижения цены нефти в \$200 за баррель на фоне затянувшейся войны

В связи с ростом цен на нефть в ответ на нападение США и Израиля на Иран, и с учётом того, что конфликт длится уже более месяца, аналитики Masquarie Group предупреждают, что вероятность того, что цена за баррель достигнет \$200, составляет 40%, если конфликт затянется до июня. По их словам, цены на нефтепродукты, такие как авиационное топливо, могут вырасти ещё больше.

Согласно отчёту, конфликт привёл к тому, что доступ к 13% мировых запасов нефти перекрыт из-за напряженности в Ормузском проливе в Персидском заливе. «Нынешний удар по поставкам уже сильнее, чем пиковые значения во время любого из нефтяных кризисов 1970-х годов или первых двух войн в Персидском заливе», - заявили аналитики Masquarie.

«Гипотетически, если цена на нефть достигнет \$200 за баррель, мы увидим увеличение стоимости этого продукта на \$90 за баррель. В этом сценарии – на самом базовом уровне – мы можем ожидать, что цена на авиационное топливо вырастет как минимум на \$2,25 за галлон, если не больше», - сказал Муниб Ахмед, директор по торговле и логистике Avfuel, добавив, что это может поднять оптовые цены на топливо Jet-A до более чем \$7 за галлон. «Конечно, существует множество нюансов, влияющих на ценообразование на авиационное топливо, включая транспортные расходы, места поставок, налоги, тарифы на доставку в самолёт и многое другое».

Для компаний, предоставляющих услуги по долевному владению и чартерным перевозкам, резкий рост цен на топливо привёл к увеличению затрат

для клиентов, и такие операторы, как Jet Linx, ввели топливную надбавку. «Учитывая переменный характер цен на топливо, в начале каждого месяца мы обновляем нашу корректировку топливной составляющей на основе средней цены за галлон на тот момент», - пояснил представитель Flexjet. «Хотя ежемесячная корректировка будет отражать текущее рыночное давление, модель не предусматривает надбавку в периоды роста цен». Компания NetJets отказалась от комментариев.

Хотя в ближайшей перспективе США обладают значительными запасами нефти, страны по всему миру с меньшими мощностями уже ощущают на себе последствия. «В настоящее время главная проблема с Jet-A в Европе – это надёжность поставок», - сказал один из руководителей европейской

топливной отрасли, пожелавший остаться неназванным. «Большинство поставщиков хранят своё топливо для авиакомпаний и не стремятся заправлять деловую авиацию».

Экологически чистое авиационное топливо имеет более высокую стоимость за галлон, чем обычное Jet-A. Некоторые задаются вопросом, сможет ли SAF, которое можно смешивать с нефтепродуктами в пропорциях до 50%, достичь ценового паритета, если цена на нефть достигнет отметки в \$200 за баррель. «Возможно, надбавки за SAF немного снизятся, но, учитывая динамику рынка SAF и тот факт, что SAF по-прежнему составляет лишь небольшую часть потребления авиационного топлива, мы не считаем, что цены на SAF сильно изменятся в ближайшей перспективе», - сказал Ахмед.



Эскалация войны с Ираном со стороны хуситов увеличивает опасность для авиации

Эксперты по безопасности предупреждают, что новая волна атак со стороны хуситов, поддерживаемых Ираном, представляет значительно возросшую опасность для авиации в воздушном пространстве Саудовской Аравии и Египта. Кроме того, если боевики из Йемена закроют Баб-эль-Мандебский пролив, соединяющий Красное море с Аденским заливом, это может ещё больше ограничить поток авиационного топлива и других нефтепродуктов, уже нарушенный почти полным закрытием Ормузского пролива.

За последнюю неделю международные аэропорты

в Кувейте и столице Ирака Багдаде были повреждены иранскими ракетами и беспилотниками. Это вынуждает авиакомпании переходить на более длинные маршруты и вносить изменения в планы полётов в последнюю минуту, поскольку они изо всех сил пытаются поддерживать всё более дорогостоящие операции, предупредили несколько аналитиков в области безопасности на брифингах на этой неделе.

По данным компании Dyami Security Intelligence, повышенный риск для полётов из-за военных действий хуситов в настоящее время сосредоточен в

воздушном пространстве, непосредственно прилегающем к Йемену, где базируются эти силы. Компания видит потенциал для расширения зоны конфликта и во вторник предупредила, что участие хуситов в конфликте представляет собой, по её словам, «наиболее опасный курс действий». Она советует клиентам ожидать затяжной войны, при которой несколько зон полётной информации будут подвержены риску обстрелов ракетами и беспилотниками.

«На данный момент воздушное пространство не является ни открытым, ни закрытым; это лоскутное одеяло, в котором продолжают процедуры реагирования на чрезвычайные ситуации», - заявил Хани Бакр, старший вице-президент по авиационной и морской безопасности компании MedAire, участникам брифинга, организованного материнской компанией MedAire, International SOS. «Авиаперевозчики всё чаще направляются через предварительно утвержденные коридоры, которые могут очень быстро меняться непосредственно перед или даже во время полёта».

В результате увеличивается загрузка воздушного пространства, в котором авиадиспетчерам приходится поддерживать эшелонирование между самолётами. «Открыто меньше воздушных трасс, а значит, увеличивается время ожидания для самолётов, плюс удлиняются маршруты, усложняется предотвращение конфликтов между гражданскими самолётами и увеличивается расход топлива», - пояснил Бакр.

По данным MedAire, теперь стандартными на маршрутах в районе Персидского залива стали



отклонения от курса на один-три часа. Операторы также сталкиваются с участвовавшими сбоями в работе GNSS-сигналов и преднамеренными попытками спуфинга, чтобы сбить самолёты с курса.

«Авиакомпании наращивают объёмы операций по изменению маршрутов, и в то же время трафик меняется, поскольку используются альтернативные [аэропортовые] узлы», - пояснил Бакр. «Это не одновременное прекращение работы. Это высокорискованная, неравномерная обстановка, требующая постоянной переоценки, и планирование полётов должно оставаться консервативным».

Полина Виноградова, ведущий аналитик по вопросам безопасности в International SOS, заявила во время брифинга, что ожидает продолжения конфликта и возможной его эскалации. По её мнению, прекращение огня на условиях, предложенных президентом США Трампом, «маловероятно в краткосрочной перспективе из-за долгой истории неудачных переговоров и недоверия».

Тем временем авиаперевозчики на таких рынках, как Европа и Азия, сталкиваются с перспективой нехватки авиационного топлива и ростом цен. «В первую очередь это отразится на региональных

перевозчиках в виде сокращения рейсов и повышения тарифов, затем распространится по всему миру через повышение спотовых цен на нефть, что будет частично смягчено за счет запасов и изменения маршрутов, но эскалация ухудшит ситуацию», - заявила International SOS.

На брифинге по вопросам безопасности главный специалист по разведке Osprey Flight Solutions Мэтью Бори предупредил о потенциальной опасности со стороны сил хуситов, которая может усилить угрозу для новых военных авиабаз. Он сказал, что пока нападения на гражданские аэропорты носят относительно небольшой характер, но предупредил, что следует ожидать усиления давления на авиаперевозки.

По мнению аналитиков Osprey, у Ирана, вероятно, достаточно боеприпасов средней и малой дальности, чтобы поддерживать нынешний темп атак как минимум в течение 90 дней. В то же время запасы ракет-перехватчиков, находящихся на передовой линии фронта в Персидском заливе, сокращаются, как и их эффективность в блокировании приближающихся атак.

По мнению Бори, отсутствие ясности в вопросе о том, как может быть разрешена блокада Ормузского пролива со стороны Ирана, вызывает опасения по поводу дальнейшей военной эскалации. Osprey советует клиентам проводить оценку рисков каждого полёта, разрабатывать планы действий в случае помех GPS-навигации, оценивать варианты изменения маршрута и принимать меры предосторожности для экипажей и пассажиров.



Сбои в работе авиакомпаний способствуют росту деловой авиации, несмотря на повышение цен на топливо

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, конфликт между Ираном, Израилем и США, и, в частности, закрытие Ормузского пролива, привели к рекордному росту цен на авиатопливо, вынудив регулярные авиакомпании отменить тысячи рейсов, резко повысить тарифы и предупредить о грядущих ухудшениях ситуации. В то же время нехватка персонала в TSA (Управлении транспортной безопасности США) в крупных американских аэропортах привела к хаосу в коммерческих терминалах в один из самых загруженных периодов года для пассажиров.

Оказавшись между стремительно растущими расходами и рушащейся надёжностью обслуживания, всё большее число путешественников обращается к деловой авиации, и данные начинают это подтверждать. На 13-й неделе глобальная активность бизнес-джетов выросла на 11,3% в годовом исчислении, несмотря на то что на Ближнем Востоке продолжается одно из самых резких падений трафика с начала конфликта.

Глобальная активность бизнес-джетов: насколько Ближний Восток тормозит мировой трафик?

В целом, рынок бизнес-джетов продолжает демонстрировать устойчивость на фоне продолжающегося конфликта. Глобальный трафик на 13-й неделе показал рост на 11,3% в годовом исчислении, а с начала года (1 января – 29 марта) на 4,5% превысил прошлогодний уровень, что яв-

	YOY		
	W13 '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	13.3%	4.9%	2.6%
Europe	10.0%	3.3%	(1.6%)
South America	23.9%	9.1%	4.8%
Asia	7.1%	4.3%	3.1%
Middle East	(40.6%)	(14.0%)	0.7%
Africa	7.1%	0.8%	(2.9%)
Global	11.3%	4.5%	2.2%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (с 1 января по 29 марта)

ляется заметным ускорением по сравнению с ростом на 2,2%, достигнутым за тот же период в 2025 году по сравнению с 2024 годом. За последний год, согласно данным WINGX, только в течение 3-х недель наблюдался рост более чем на 10% в годовом исчислении (45-я неделя 2025 года, 2-я неделя 2026 года и 13-я неделя 2026 года).

Северная Америка закрепила недельный рост на уровне 13,3% в годовом исчислении, в то время как Европа показала уверенный рост на 10,0%, а Южная Америка продолжила свой подъём на 23,9%. В итоге, переход коммерческих пассажиров, похоже, подпитывает необычайно высокий спрос на деловую авиацию на этой неделе.

Неудивительно, что спрос на деловую авиацию на Ближнем Востоке снизился, но, учитывая небольшую долю в мировом трафике, его влияние на мировые тенденции пока незначительно. Учитывая, что на 13-й неделе на этот регион приходилось примерно 1% всех вылетов бизнес-джетов в мире, снижение на 40,6% в годовом исчислении внесло всего -0,4% в общую глобальную активность.

С начала года доля Ближнего Востока в общемировой активности приблизилась к типичным 2%, а это значит, что его совокупное снижение на 14,0% с начала года снизило глобальный показатель примерно на 0,3%. Иными словами, глобальный рост активности бизнес-джетов на 13-й неделе составил бы около 11,7% и 4,8% с начала года, если бы не продолжающийся конфликт в регионе.

Топливный кризис: ценовой шок меняет глобальную авиацию

Спустя более четырёх недель после начала конфликта 28 февраля топливный кризис, затрагивающий глобальные авиационные операции, не показывает признаков ослабления. Цены на авиационное топливо в США с начала марта выросли более чем вдвое, достигнув к концу месяца отметки в \$1710 за метрическую тонну по сравнению с \$742 годом ранее, что составляет рост на 130%. Закрытие Ормузского пролива, через который обычно проходит пятая часть мировых поставок нефти, привело к резкому сокращению поставок и является непосредственной причиной значительного роста цен, который сейчас наблюдается на мировых рынках авиатоплива.

Последствия для регулярной авиации серьезны и быстро нарастают. По данным Cirium, в понедельник, 30 марта, было отменено около 7% всех запланированных рейсов, что почти вдвое превышает показатель в 4,7%, зафиксированный в тот же

день прошлого года. Авиакомпания United Airlines стала первым крупным американским перевозчиком, сократившим количество рейсов примерно на 5%, а европейская SAS отменила в апреле не менее 1000 рейсов. По крайней мере, на данный момент эти сбои, очевидно, способствуют росту спроса на бизнес-джеты.

Потери для коммерческой авиации, приобретения для деловой авиации?

Разрыв между регулярной и деловой авиацией с начала конфликта не может быть более разительным, и нигде это не проявляется так явно, как в крупных городах США, наиболее пострадавших от нехватки персонала в TSA.

Как сообщалось в [бюллетене на прошлой неделе](#), частичное прекращение работы правительства привело к тому, что около 50000 сотрудников TSA работают без заработной платы, а уровень неявки на работу в некоторых из самых загруженных узловых аэропортов страны достиг рекордных показателей: в Новом Орлеане, Атланте, Хьюстоне и Вашингтоне этот показатель к 22 марта составлял от 38% до 42%, что практически парализовало работу коммерческих терминалов. Ситуацию усугубляет резкое увеличение количества отмен рейсов из-за роста цен на топливо: только 30 марта был отменен почти каждый четырнадцатый запланированный рейс в мире.

Данные WINGX за период с 1 по 29 марта по пяти наиболее пострадавшим городам показывают последовательную и поразительную историю: количество регулярных авиарейсов сократилось повсеместно, в то время как деловая авиация выросла на каждом из этих рынков. В пяти городах в совокупности было зафиксировано 28000 вылетов бизнес-джетов, что на 12% больше, чем годом ранее, в то время как количество регулярных авиарейсов сократилось примерно на 123500, или на 4%.

Departure City (metro area)	Business Aviation			Scheduled Operation		
	Flights	Flights: vs 1 yr ago	Operated Airport Pairs	Flights	Flights: vs 1 yr ago	Operated Airport Pairs
New York	12,754	10%	2,612	45,417	-5%	648
Houston (US-TX)	5,861	17%	1,866	21,876	-1%	312
Washington (US-DC)	4,174	17%	1,121	20,920	-4%	299
Atlanta (US-GA)	3,906	9%	1,331	31,015	-3%	284
New Orleans	1,334	10%	573	4,244	-10%	72
Grand Total	28,029	12%	7,503	123,472	-4%	1,615

Сравнение трафика бизнес-джетов и регулярных авиакомпаний из городов США, наиболее пострадавших от нехватки персонала в TSA (с 1 по 29 марта 2026 г.)

В Хьюстоне и Вашингтоне наблюдался наибольший рост трафика бизнес-джетов, на 17% в каждом городе, в Нью-Йорке и Новом Орлеане – на 10%, а в Атланте – на 9%. Что касается регулярных авиакомпаний, то во всех крупных городах зафиксировано снижение, наиболее пострадавшим стал Новый Орлеан – снижение на 10%, за ним следуют Нью-Йорк – на 5%, Вашингтон – на 4%, Атланта – на 3% и Хьюстон – на 1%.

Эта закономерность достаточно устойчива в пяти географически разных мегаполисах, чтобы предположить нечто большее, чем просто совпадение. В условиях перегруженности коммерческих терминалов, сокращения расписаний и резкого роста цен на авиабилеты, деловая авиация поглощает, по крайней мере, часть вытесненного спроса со стороны путешественников, имеющих возможность избежать хаоса. Критически важный вопрос заключается в том, как долго сохранится эта динамика. Если топливный кризис продолжится и более масштабный экономический ущерб углубится, необязательные расходы, поддерживающие спрос на бизнес-джеты, в конечном итоге окажутся под тем же давлением, что и сейчас, когда коммерческие рейсы приостановлены.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «Спустя более месяца после начала конфликта мы наблюдаем ситуацию, в которой сталкиваются две разные стороны авиации. Регулярные авиакомпании сокращают количество рейсов, повышают цены и предупреждают о грядущих ухудшениях, в то время как тенденция в сегменте бизнес-джетов оставалась стабильно позитивной на протяжении всего марта. В коммерческой авиации редко царил такой хаос: заоблачные цены на билеты, перегруженные терминалы и сокращающееся расписание рейсов. Те, кто может себе это позволить, выбирают альтернативу. Однако следует помнить, что это благоприятный фактор спроса, основанный на сбоях, а не на базовом росте, и если топливный кризис затянется достаточно долго, чтобы нанести удар по необязательным расходам, поддерживающим спрос на бизнес-джеты, то даже бизнес-джеты не останутся в стороне».

В Манжероке обсудили малую авиацию в туристических кластерах

26 марта 2026 года в Манжероке, Республика Алтай, прошла первая сибирская авиационная конференция «Обеспечение безопасности полётов в туристических кластерах», организованная силами авиакомпаний «Ирбис», Курорта Манжерок и Западно-Сибирского МТУ Росавиации.

Развитие природных туристических кластеров во всём мире связано с малой авиацией. Участники конференции обсудили как сделать использование вертолётов, лёгких самолётов, автожиров, паропланов, аэростатов более доступным и безопасным.

Среди наиболее интересных тем конференции стоит отметить:

- Обеспечение безопасности полётов при использовании воздушного пространства над Республикой Алтай
- Перспективы аэропорта Горно-Алтайск и его роль в развитии туристического кластера на Алтае
- Вопросы организации бесшовного контроля по транспортной безопасности при организации трансфера от отеля до аэропорта
- Развитие авиатуризма в туристических кластерах
- Развитие авиационных сервисов в туристическом кластере на примере Республики Алтай
- Сопровождение процесса организации вертолётных перевозок при выполнении коммерческих полётов
- «Автоматизированная система прогнозирования и предотвращения авиационных происшествий» как инструмент обеспечения безопасности полётов

- Особенности и технологии бронирования коммерческих перевозок лёгкими ВС и ВС деловой авиации

С докладами и сообщениями выступили представители ЗС МТУ Росавиации, филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», АО «Аэропорт Горно-Алтайск», АО «Сирена-Трэвел», ООО «NAJET», «Волга-Днепр», ООО «Ирбис», «Вертолёты России», ФКУ «Сибирский АПСЦ», клуба воздухоплатователей «Взлетай-Алтай», Алтайской региональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев ВС «Открытое небо».

«Почему Горный Алтай стал местом проведения первой сибирской конференции по безопасности

полётов в туристических кластерах? Потому что это самый динамично развивающийся туристический центр Сибири. Здесь стремительно растёт популярность малой авиации: вертолётные экскурсии к ледникам, Телецкому озеру и труднодоступным горным локациям стали неотъемлемой частью качественного туристического продукта. Но горный рельеф, сложные метеоусловия и переменчивый климат предъявляют особые требования к организации полётов. Благодарим всех участников за экспертизу, за дискуссии, за неравнодушие и стремление сделать авиацию ещё безопаснее. Уверены, что Манжерок в дальнейшем станет площадкой для регулярного обсуждения стандартов авиационного сервиса в туристических кластерах», - комментируют в оргкомитете конференции.



В отрасли eVTOL может возникнуть потенциальное узкое место в сфере ТОиР

По мере приближения разработчиков eVTOL к коммерческой эксплуатации, большая часть внимания отрасли сосредоточена на сроках сертификации и технических этапах. Однако на первый план выходит важная и порой упускаемая из виду проблема: создание и подготовка кадров для технического обслуживания, необходимых для поддержания бесперебойной работы этих воздушных судов в больших масштабах.

На начальных этапах коммерческой эксплуатации управлять ситуацией будет проще, поскольку первоначальные операции будут включать небольшой

авиапарк, ограниченные маршруты и строго контролируемые условия. Однако эта динамика быстро изменится по мере увеличения загрузки.

«Я думаю, что реальный риск заключается в техническом обслуживании, особенно на начальном этапе, до того, как отрасль достигнет каких-либо масштабов», - сказал Дин Рудольф, аналитик Collinear Group. «Существующий штат специалистов по техническому обслуживанию и так ограничен, а теперь от них требуется освоить совершенно новый класс воздушных судов с другими системами и требованиями. Если эта инфраструктура не будет

создана заранее, это может быстро стать ограничивающим фактором роста».

В отличие от подготовки пилотов, которая регулируется новыми нормативными актами и программами с использованием тренажёров, в сфере технического обслуживания отсутствует аналогичный план действий. И хотя разработчики eVTOL часто подчёркивают простоту электрической силовой установки, это не обязательно означает более лёгкое техническое обслуживание.

Техникам, работающим с eVTOL, необходимо понимать высоковольтные электрические системы, характеристики батарей и программную диагностику – области, которые в значительной степени выходят за рамки опыта современных специалистов по планерам и силовым установкам (A&P). Электродвигатели, возможно, имеют меньше движущихся частей, чем турбинные силовые установки, но они вводят новые аспекты, касающиеся терморегулирования, распределения энергии и мониторинга на системном уровне.

«Набор навыков изменился», - сказал Рудольф. «Речь идёт не столько о механическом устранении неполадок в традиционном смысле, сколько о понимании того, как работают системы и как интерпретировать данные».

Эти изменения уже вызывают сравнения с автомобильной отраслью, где электромобили привели к аналогичной эволюции в практике технического обслуживания. В обоих случаях от технических специалистов всё чаще ожидается диагностика проблем с помощью программных средств,



мониторинг производительности системы и выявление неисправностей до того, как они приведут к отказу оборудования.

Для разработчиков eVTOL это имеет значение не только с точки зрения обучения, но и с точки зрения организации технического обслуживания. Вместо того чтобы полагаться исключительно на периодические проверки и внеплановый ремонт, многие компании делают акцент на превентивном техническом обслуживании – использовании бортовых данных для прогнозирования проблем и планирования вмешательств до того, как они повлияют на работу. Цель состоит в том, чтобы максимизировать доступность воздушных судов при минимизации незапланированных простоев, что



является критически важным фактором в бизнес-моделях, зависящих от высоких показателей использования.

«Мы будем уделять больше времени анализу данных и изучению систем до того, как они выйдут из строя», - сказал Луис Мауад, руководитель отдела обслуживания клиентов в Eve Air Mobility. «Это совершенно иной подход по сравнению с традиционным техобслуживанием. Техники будут диагностировать проблемы с помощью программного обеспечения и датчиков в той же мере, в какой они непосредственно работают с воздушным судном».

Компания Eve внедряет этот подход в своё более широкое предложение услуг в рамках программы TechCare, которая призвана обеспечить операторов комплексной поддержкой в области технического обслуживания, обучения и поставки запчастей. Цель состоит в том, чтобы предоставить операторам более чёткое представление о том, как будет осуществляться поддержка воздушных судов с течением времени, особенно в первые годы эксплуатации.

«Речь идёт не только о техническом обслуживании, запасных частях, обучении пилотов или техников, а обо всём вместе», - сказал Мауад. «Нет никакой пользы, если не включить всё это в комплексное решение. Мы прислушивались к операторам и собирали всё необходимое для управления воздушным судном».

Другие разработчики всё ещё дорабатывают свои стратегии, но основная проблема остаётся неизменной для всей отрасли. Даже если eVTOL ока-

жутся более надёжными или простыми в обслуживании в определенных аспектах, им всё равно потребуется техперсонал, которого пока нет в достаточном количестве. Это создаёт потенциальное узкое место по мере роста флота.

Проблема заключается не только в численности персонала. Необходимо также привести существующие навыки в соответствие с требованиями, предъявляемыми к воздушным судам нового класса. Некоторые специалисты могут перейти из традиционных авиационных профессий, другие же могут прийти из смежных отраслей, поскольку пересечение с обслуживанием электромобилей становится все более очевидным.

Для операторов это имеет значительные последствия. Возможности по техобслуживанию напрямую влияют на доступность воздушных судов, время подготовки к вылету и надёжность выполнения рейсов – всё это влияет на экономику эксплуатации. Даже небольшие сбои могут повлиять на жёсткое расписание, особенно на начальных этапах эксплуатации, когда количество резервных воздушных судов может быть ограничено.

Такая динамика подчёркивает важность своевременного решения проблем технического обслуживания на ранних этапах, а не рассматривать их как второстепенную проблему после сертификации и обучения пилотов. «Многие проблемы можно решить с помощью небольшого количества воздушных судов», - сказал Рудольф. «Настоящее испытание начинается с масштабирования».

Источник: Aviation Week

Кенн Риччи считает, что частные инвестиции стали проблемой отрасли

«Частный инвестиционный капитал негативно сказался на нашей отрасли», - заявил председатель совета директоров Flexjet Кенн Риччи в ходе своего выступления на открытии конференции NBAA Schedulers & Dispatchers Conference в Кливленде. «Мы вкладываем много капитала в поиски чего-то нового в нашей отрасли, и в результате этого инновации в некоторой степени подавляются».

В беседе с президентом и генеральным директором NBAA Эдом Боленом глава Flexjet не стал скрывать своего мнения о том, что этот приток денежных средств оказывает пагубное воздействие на отрасль деловой авиации. «Что происходит в сфе-

ре технического обслуживания? Они сворачивают все небольшие семейные предприятия», - объяснил он, добавив, что в результате консолидации, согласно пятилетним прогнозам, затраты на оплату труда по техобслуживанию вырастут до более чем \$300 в час. «Поэтому частные инвестиционные фонды вложили средства в этот бизнес по техническому обслуживанию с целью достижения стоимости в \$300 в час».

Риччи указал на то, что во многих случаях время, затрачиваемое на техническое обслуживание, увеличилось. «Это потому, что крупные частные инвестиционные фонды сузили круг потенциальных

клиентов в интересах прибыльности». По его словам, даже почасовые программы обслуживания двигателей пострадали. «Посмотрите на почасовые ставки, которые они сейчас устанавливают; этот приток частных инвестиций повышает стоимость».

Что касается FBO, то он рассказал о недавнем феномене сборов за проведение специальных мероприятий, которые повсеместно вызывают недовольство эксплуатантов воздушных судов. «Все мы заключали контракты, которые, вероятно, включали обслуживание [туалетов], парковку, топливный сбор и всё, что требовалось. Но затем они придумали категорию, называемую сборами за мероприятия, и её не было в нашем контракте, так что теперь это частные инвестиции; они пришли в эту отрасль».

В качестве плюса для деловой авиации Риччи отметил, что действия регулярных авиакомпаний после пандемии COVID-19 подтолкнули, по его словам, «бережливых богачей» - тех, кто мог позволить себе частную авиацию, но по какой-то причине предпочитал её избегать, - к частным полётам. «Когда началась пандемия COVID-19, они отказались от бережливости, и, сделав это, уже не возвращались, и мы это видим».

Эта лояльность привела к демографическим изменениям в отрасли. «После COVID-19 у нас появился совершенно другой класс», - объяснил Риччи. «Наш средний владелец стал на 10 лет моложе, поэтому люди начинают инвестировать в более молодом возрасте». Кроме того, он отметил, что размылась грань между использованием самолётов в личных и деловых целях.



Самолёт недели

Оператор/владелец: *Газпромавиа*

Тип: *Dassault Falcon 7X*

Год выпуска: *2017 г.*

Место съёмки: *март 2026 года, St. Petersburg Pulkovo - ULLI, Russia*



Фото: *Дмитрий Петроченко*