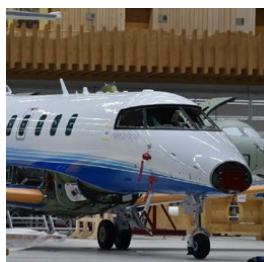




Менее чем через полтора месяца в московском аэропорту «Внуково-3» пройдёт очередная международная выставка деловой авиации RUBAE 2026. Как рассказали BizavNews в оргкомитете, в настоящее время доступных для бронирования площадей осталось менее 25%. Также организаторы приступили к подготовке деловой программы. В настоящее время известно, что и на статической площадке выставки будут продемонстрированы различные воздушные суда зарубежных и отечественных производителей, включая вертолёты в VIP-конфигурации и бизнес-лайнеры. Российская выставка деловой авиации RUBAE 2026 традиционно пройдёт на территории московского аэропорта «Внуково-3» 15 и 16 сентября.

Анализ вторичного рынка деловых самолётов, проведённый компанией AMSTAT по итогам второго квартала 2026 года, демонстрирует восстановление объёма сделок на фоне продолжающегося сокращения предложения в большинстве сегментов. Общее количество сделок с поддержанными деловыми самолётами во втором квартале 2026 года выросло на 11,2% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. Активность на рынке превысила средний показатель для второго квартала за последние 10 лет на 14%, став третьим по величине результатом для этого периода. По состоянию на конец июня 2026 года доля поддержанных самолётов, выставленных на продажу, составила 5,8% от активного парка. Это значительно ниже среднего показателя за 10 лет (7,2%) и является самым низким уровнем с февраля 2024 года. Объём предложения сократился на 8,6% в годовом исчислении и на 9,5% по сравнению с концом 2025 года. Все подробности в этом номере.

Прототип лёгкого бизнес-джета Cessna Citation CJ3 Gen3 компании Textron совершил свой первый полёт. Таким образом, все три лёгких самолёта нового поколения серии Citation – CJ4 Gen3, CJ3 Gen3 и M2 Gen3 – уже приступили к лётным испытаниям.



Впервые с 2024 года глобальный трафик снижается три недели подряд

WINGX: Активность бизнес-джетов в мире падает третью неделю подряд, и это первый подобный период с конца лета 2024 года. На прошлой неделе ослабление наблюдалось в Северной Америке, Азии и на Ближнем Востоке, в то время как Южная Америка и Африка демонстрируют хорошие результаты

стр. 19

AMSTAT: на вторичном рынке растёт число сделок на фоне сокращения предложения

Количество сделок с поддержанными деловыми самолётами во втором квартале выросло на 11,2% по сравнению с тем же периодом 2025 года. Активность на рынке превысила средний показатель для второго квартала за последние 10 лет на 14%, став третьим по величине результатом для этого периода

стр. 22

Проблемы с цепочками поставок сохраняются

Хотя ситуация с цепочками поставок улучшается, проблемы сохраняются, вынуждая производителей искать баланс между выполнением обширных портфелей заказов и возможностями наращивания производства. Об этом заявили аналитики в ходе недавнего вебинара JetNet, посвящённого состоянию отрасли деловой авиации

стр. 24

ACH140 Line и ACH145 Mercedes-Benz Edition покоряют рынок

Представляя два новых варианта интерьера – ACH140 Line и ACH145 Mercedes-Benz Edition – подразделение Airbus Corporate Helicopters (ACH) продолжает развивать традицию сотрудничества с внешними партнёрами, чтобы предложить клиентам больше возможностей

стр. 26

RUBAE: выставка всё ближе, мест всё меньше

Менее чем через полтора месяца в московском аэропорту «Внуково-3» пройдёт очередная международная выставка деловой авиации RUBAE 2026. Как рассказали BizavNews в оргкомитете, в настоящее время доступных для бронирования площадей осталось менее 25%. Также организаторы приступили к подготовке деловой программы.

«В этом году мы соберём ключевых игроков рынка, чтобы обсудить самые актуальные вопросы отрасли – от регуляторики до технологических вызовов. Важное обновление: в 2026 году Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) официально поддерживает RUBAE и принимает непосредственное участие в формировании программы. Мероприятие проходит при всесторонней поддержке Росавиации», - комментируют в оргкомитете RUBAE 2026.

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

В настоящее время известно, что и на статической площадке выставки будут продемонстрированы различные воздушные суда зарубежных и отечественных производителей, включая вертолёты в VIP-конфигурации и бизнес-лайнеры.

«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



Джет Порт

Ространснадзор по итогам инспекции авиакомпании «Джет Эйр Групп» выявил ряд нарушений

Ространснадзор по итогам инспекции авиакомпании «Джет Эйр Групп» (Москва) выявил ряд нарушений и рекомендовал оперативно устранить их, сообщило ведомство.

«Инспекторы МТУ Ространснадзора по ЦФО завершили проведение профилактического визита в отношении авиакомпании АО «Джет Эйр Групп» (г. Москва)», - говорится в сообщении ведомства.

Отмечается, что в ходе мероприятия инспекторами зафиксирован ряд нарушений, требующих незамедлительного устранения.

«По итогам профилактического визита руковод-

ству АО «Джет Эйр Групп» рекомендовано оперативно устранить указанные нарушения и привести деятельность авиапредприятия в полное соответствие действующим нормам российского законодательства для обеспечения максимальной безопасности полетов», - пишет Ространснадзор.

Отмечается, что ситуация остается на контроле Ространснадзора.

АО «Джет Эйр Групп» (Группа компаний PREMIER AVIA GROUP) – российский оператор коммерческой авиации, предоставляющий услуги для пассажиров деловой авиации и операторов воздушных судов.

An advertisement for aircraft polishing services. The top half features a dark, high-contrast image of an aircraft's wing and engine, with bright highlights reflecting off the polished surfaces. Below this image, the text 'ПОЛИРОВКА' is written in large, bold, blue Cyrillic letters. Underneath it, 'BRIGHTENING POLISHING' is written in smaller, blue, all-caps English letters. At the bottom, the phone number '+7(495) 646-05-42' is displayed in white, bold, sans-serif font.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING
+7(495) 646-05-42

На базе офшорного Ми-171А3 могут создать вертолёт Augus

Вертолёты серии Augus могут быть созданы на базе импортозамещенной офшорной модели Ми-171А3. Об этом заявил замглавы «Газпрома» Виталий Маркелов в ходе 30-го Международного Дальневосточного энергетического форума «Энергия Сахалина».

«У этого вертолётa огромный потенциал. Мы также рассматриваем создание на его базе вертолёта Augus», - сказал он.

В октябре 2025 года «Газпром Тех», Augus и «Вертолёты России» подписали соглашение о стратегическом партнёрстве. Годом ранее, в 2024 году на Петербургском международном газовом форуме, «Вертолёты России» представили новую модификацию вертолётa Ми-171А3 в конфигурации Augus. Проект был реализован в партнерстве с «Газпромом», его координатором выступила дочерняя компания «Газпром Тех».

Ми-171А3 – первый полностью российский офшорный вертолёт, разработанный в том числе для полётов над обширной водной поверхностью. В марте холдинг «Вертолёты России» (входит в Ростех) завершил сертификацию вертолётa Ми-171А3 в импортозамещенном виде.

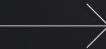
В начале июня 2026 года «Вертолёты России» передали три первых серийных офшорных вертолётa Ми-171А3, изготовленных по заказу ПАО «Газпром» на Улан-Удэнском авиационном заводе в рамках договора с ООО «Нацпромлизинг-инвест». Вертолёты выполнили перелёт с предприятия на остров Сахалин, где будут использоваться для доставки людей и грузов на шельфовые месторождения.

По словам Маркелова, первые вертолёты Ми-171А3 уже поставлены на Сахалин, ведутся их испытания, обкатка и обучение персонала компанией «Сахалинская энергия».



 Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль



jetport-interiors.tech

Citation CJ3 Gen3 впервые поднялся в небо

Прототип лёгкого бизнес-джета Cessna Citation CJ3 Gen3 компании Textron совершил свой первый полёт. Таким образом, все три лёгких самолёта нового поколения серии Citation – CJ4 Gen3, CJ3 Gen3 и M2 Gen3 – уже приступили к лётным испытаниям.

В ходе первого полёта, длившегося почти два часа, пилоты Стив Хелмер и Дэйв Уэлброк сосредоточились на проверке работы программного обеспечения в кабине экипажа. Самолёт достиг максимальной высоты 12500 м и максимальной приборной скорости 278 узлов.

Citation CJ3 Gen3 дополняет проверенную платформу авионики Garmin G3000 системой автома-

тической аварийной посадки Garmin Emergency Autoland, сочетая передовые интуитивно понятные технологии кабины пилотов с высокими лётными характеристиками, отличной грузоподъёмностью и эксплуатационной эффективностью.

«Citation CJ3 Gen3 сохраняет все качества, которые клиенты ценят в семействе CJ3, и одновременно внедряет технологии, о которых они просили, чтобы сделать процесс пилотирования ещё более интуитивным и надёжным», - подчеркнул Ланни О'Баннион, старший вице-президент по глобальным продажам и маркетингу. «От современной авионики Garmin до обновлённого интерьера салона – этот самолёт отражает наше стремление предлагать клиентам практичные инновации».



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Полетать на аэростате

Росавиация выдала первый в России сертификат эксплуатанта на осуществление коммерческих воздушных перевозок с использованием лёгкого воздушного судна — свободного аэростата. Обладателем документа стало ООО «Электрик Технолоджи», работающее под брендом «Открытое Небо».

Специалисты Западно-Сибирского МТУ Росавиации провели проверку, подтвердив соответствие заявителя требованиям ФАП. Сертификат на выполнение коммерческих перевозок на лёгком пилотируемом воздушном судне, а также эксплуатационные спецификации на свободный аэростат АТ104 модели 902ТА вручил начальник Управления лётной эксплуатации Росавиации Евгений Кожедуб учредителю компании Алексею Сакачу.

Производитель аэростата — российская компания «Русбал». Воздушное судно рассчитано на пять пассажиров.

Кроме того, сертифицирован ещё один аэростат, который готовится к включению в сертификат эксплуатанта для выполнения полётов над одним из самых живописных регионов России — Республикой Алтай.



В Росавиации обсудили предстоящую модернизацию самолёта Ан-2

Планы по комплексному сопровождению действующего парка Ан-2 рассмотрели в Росавиации на совещании с разработчиком самолёта — «СибНИА им. С. А. Чаплыгина». В прошлом месяце институт получил сертификат типа на воздушное судно. Первоочередные задачи обсудили с участием представителей подведомственного агентству Авиарегистра России, НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» и компании «Русавиапром».

«Есть понимание конкретных сроков предстоящих работ по модернизации воздушного судна, находимся в постоянном контакте с разработчиком. Планируем подключить к диалогу эксплуатантов воздушного судна и организации по техобслуживанию, разработчику необходимо активно взаимодействовать с ними для обсуждения ключевых вопросов», — отметил начальник управления сертификации авиационной техники Росавиации Дмитрий Копысов.

Для поддержания лётной годности Ан-2 конструкцию самолёта планируют модифицировать. При

переиздании сертификата типа уже внесены изменения по переводу части оборудования на эксплуатацию по техсостоянию, рассматриваются варианты замены двигателя. В планах — модификация системы управления для снижения нагрузки, установка дополнительных баков для повышения дальности полётов и «стеклянной кабины». Кроме того, в СибНИА готовят документацию для возможности одобрения перевозки 12 пассажиров.

«Также сейчас ведём работу по Ан-2МС-Х, само решение у нас уже есть. С учётом сертификата типа, опираясь на сертификационный базис, предоставим в «Авиарегистр России» обновлённый пакет документов. Планируем начать сертифицировать эту модификацию в сентябре», — отметил директор «СибНИА им. С. А. Чаплыгина» Владимир Барсук.

Также участники совещания обсудили планы по сертификации организации-изготовителя составных частей самолёта и по конструкторскому сопровождению установленного на Ан-2 авиационного двигателя АИШ-62.



Atmospherica получит Phenom 300EV

Компания Atmospherica Aviation (базирующаяся в пражском аэропорту имени Вацлава Гавела) изменила условия заказа, объявленного в июне: вместо двух самолётов Phenom 300E она заказала два более совершенных Phenom 300EV.

Поставка обоих бизнес-джетов запланирована на второй квартал 2028 года, что соответствует срокам ввода в эксплуатацию, озвученным Embraer при анонсе новой модели Phenom 300EV.

Два новых Phenom 300EV пополняют парк Atmospherica Aviation, насчитывающий пять самолётов Phenom 300E. Кроме того, на второй квартал 2027 года запланирована поставка ещё одного (шестого) борта, который заменит эксплуатируемый в настоящее время Phenom 300 предыдущего поколения

«Эти самолёты призваны заменить самые старые воздушные суда в парке, поддерживая нашу долгосрочную стратегию постоянного обновления флота: мы заменяем технику после периода эксплуатации шести-семи лет», - говорится в заявлении компании. Там также отмечается стремление поддерживать средний возраст парка на уровне менее двух с половиной лет.

В настоящее время Atmospherica Aviation эксплуатирует пять самолётов Phenom 300E и один самолёт предыдущей версии – Phenom 300. Два из имеющихся Phenom 300E были выпущены в 2025 году, а остальные три – в 2021, 2022 и 2023 годах соответственно.

Продажи и поставки Gulfstream продолжают стремительно расти

Авиационное подразделение General Dynamics (GD), в которой входят Gulfstream Aerospace и Jet Aviation, продемонстрировали лучшие с 2022 года показатели по объёму заказов за первые шесть месяцев года. Об этом сообщила Фиби Новакович, председатель совета директоров и гендиректор GD в ходе телефонной конференции с инвесторами, посвященной результатам второго квартала.

В целом, авиационное подразделение зафиксировало рост выручки во втором квартале на 15,1% в годовом исчислении, до \$3,525 млрд, а прибыль увеличилась на 26,6%, составив \$510 млн. По итогам первого полугодия эти показатели достигли \$6,8 млрд (+11,8% к прошлому году) и \$1 млрд (+20,1%) соответственно, что было обусловлено увеличением числа поставок воздушных судов и ростом доходов от сервисного обслуживания. В результате Новакович повысила прогноз по выручке подразделения на 2026 год до \$13,8 млрд.

В течение квартала Gulfstream поставила 41 самолёт (шесть суперсредних G280 и 35 крупноразмерных бизнес-джетов) против 38 (шесть G280 и 32 крупноразмерных) годом ранее. Таким образом, общий объём поставок за первое полугодие составил 79 воздушных судов (13 G280 и 66 крупноразмерных), тогда как годом ранее этот показатель равнялся 74 (12 G280 и 62 крупноразмерных).

Соотношение заказов к поставкам у Gulfstream в отчетном квартале составило 1,5:1 по сравнению с 1,3:1 во втором квартале 2025 года. С начала года этот показатель составил 1,3:1, увеличившись с 1:1, зафиксированного в первые шесть месяцев прошлого года. Портфель заказов авиационного подразделения в настоящее время оценивается в \$25,15 млрд, что почти на \$2 млрд превышает показатель конца первого квартала и более чем на \$4 млрд уровень на 31 декабря. Новакович также отметила рост продаж в Азии и Северной Америке.



UrbanV приходит в Сан-Паулу

Компания UrbanV, специализирующаяся на инфраструктуре для передовой городской аэромобильности, заключила соглашение с бразильскими партнёрами о создании сети из пяти вертипортов (первая очередь) для обслуживания аэротакси eVTOL в районе Сан-Паулу. О партнёрстве с компаниями PAX Aeroportos, Helicenter/Ponte Aérea и GL Events было объявлено на выставке деловой авиации LABACE, проходящей в аэропорту Сан-Паулу Кампу-ди-Марти (SBMT).

По данным UrbanV, планируемые вертипорты разместятся в аэропорту Кампу-ди-Марти (SBMT), на вертодромах Alphaville (SJLW) и World Trade Center Hotel Sheraton (SDWT), а также на площадках São Paulo Expo и Santos Convention Center. Компания со штаб-квартирой в Риме сообщила, что проект поддерживают местные власти и поставщик электроэнергии ENGIE, который поможет с установкой зарядного оборудования для электрических летательных аппаратов.

На выставке LABACE специалист UrbanV по проектированию инфраструктуры Леонардо Гаффорио сообщил, что создание инфраструктуры энергоснабжения является самой сложной задачей при строительстве вертипортов, поскольку для этого потребуется возведение новых подстанций. Менеджер по развитию бизнеса Эрмано Форастье-ре отметил, что затраты на создание объектов будут варьироваться в зависимости от конкретной площадки. Компания также рассматривает такие локации, как пригород Алфавиль, порт Сантус и отель Sheraton в Сан-Паулу.

REAL Jet и Crypto.com предлагают новый способ оплаты частных рейсов

Компания REAL Jet официально внедрила сервис Crypto.com Pay, предоставив клиентам возможность использовать это решение для цифровых платежей на своей платформе бронирования чартерных рейсов. Благодаря этому REAL Jet стала первой компанией в сфере частной авиации, принимающей оплату за частные чартерные рейсы через Crypto.com Pay.

Клиенты, имеющие учетную запись Crypto.com и бронирующие перелёт через REAL Jet, теперь могут выбрать опцию Crypto.com Pay. При этом транзакции обрабатываются безопасно и в соответствии с действующими нормативными требованиями. Сервис Crypto.com Pay доступен для соответствующих требованиям жителей США при бронировании рейсов, стоимость которых номинирована и оплачивается в долларах США.

Этот запуск стал продолжением партнёрства между Crypto.com и REAL, заключенного в феврале 2026 года с целью переосмысления опыта VIP-обслуживания в сферах бизнеса, спорта и культуры.

Кенни Дихтер, основатель и председатель совета директоров REAL SLX, отметил: «В 2001 году мы создали карту долевого владения (fractional jet card), сделав частную авиацию доступной для гораздо более широкой аудитории. Crypto.com Pay – это следующий шаг вперед. У Crypto.com уже более 100 миллионов пользователей, и компания готовится к привлечению следующих 100 миллионов. Именно для таких людей и была создана REAL Jet. Это поколение совершает финансовые операции так же, как и живет: мгновенно, в цифровом формате и без лишних сложностей».



REALJET™

HondaJet сертифицирован в Бразилии

Компания Honda Aircraft объявила о первой поставке самолёта HondaJet Elite II в Бразилию, что стало важной вехой в деятельности компании по развитию в Южной Америке. Поставка состоялась после того, как Национальное агентство гражданской авиации Бразилии (ANAC) подтвердило соответствие новейшей модификации HondaJet стандартам безопасности и лётно-техническим требованиям регулятора, а также одобрило регистрацию воздушного судна в стране. Продажами HondaJet в Бразилии по-прежнему занимается эксклюзивный официальный представитель – компания Leader Aviação.

Модель Elite II развивает успех платформы HondaJet, предлагая улучшенные характеристики и передовые технологии. Благодаря максимальной дальности полёта 1547 морских миль (по стандарту NBAA IFR), увеличенному запасу топлива и другим техническим усовершенствованиям, этот самолёт расширяет эксплуатационные возможности и позволяет выполнять прямые рейсы между городами Южной Америки. Elite II также оснащён передовыми системами автоматизации, призванными снизить нагрузку на пилота. К ним относится система автоматического управления тягой (автомат тяги), которая при активации автоматически регулирует мощность двигателей для поддержания заданной скорости полёта и повышения комфорта пассажиров.

Возможности Elite II позволят клиентам в Бразилии и других странах Южной Америки совершать более длительные и эффективные перелёты с повышенным уровнем комфорта.

Daher передаёт первый TBM 980 заказчику из Бразилии

Компания Daher передала первый TBM 980 заказчику из Бразилии, ознаменовав тем самым выход своего новейшего высокоскоростного турбовинтового самолёта на один из самых быстрорастущих рынков деловой авиации в Латинской Америке.

Самолёт был передан бразильскому предпринимателю, который решил сменить свою предыдущую модель TBM 900 на новую версию, выбрав её благодаря усовершенствованной авионике, высокой скорости полёта и способности эксплуатироваться на неподготовленных или частично подготовленных ВПП. Владелец, управляющий сетью животноводческих ранчо и ферм по всей Бразилии, будет использовать самолёт для перемещения между удалёнными объектами. Это наглядно демонстрирует пригодность TBM 980 для полётов в условиях ограниченной аэродромной инфраструктуры.

Данная поставка подчёркивает растущую значимость Бразилии для компании Daher: её самолёты всё чаще выбирают предприятия, работающие в таких секторах, как сельское хозяйство, строительство и горнодобывающая промышленность. Огромная территория страны продолжает стимулировать спрос на воздушные суда, способные сочетать высокую крейсерскую скорость с возможностью использования коротких и необорудованных аэродромов. С целью укрепления своих позиций на рынке компания Daher в октябре прошлого года открыла в Сан-Паулу подразделение Daher Aircraft Brasil, расширив тем самым возможности по поддержке клиентов и техническому обслуживанию на местах. Эти инвестиции способствовали росту продаж: с момента открытия бразильского представительства компания получила заказы на пять самолётов TBM 980 и один TBM 960.



Safran Arriel 2K сертифицирован EASA

Лёгкий однодвигательный вертолёт Leonardo AW09 стал на шаг ближе к вводу в эксплуатацию после того, как EASA выдало сертификат типа на двигатель Safran Arriel 2K.

По данным Safran, этот двигатель мощностью около 1000 л.с. оснащён двухканальной системой управления FADEC и вспомогательным блоком управления, снижающим нагрузку на пилота. Двухступенчатый компрессор, состоящий из одной осевой и одной центробежной ступеней, «обеспечивает высокую эффективность сжатия при особо компактных габаритах, а кольцевая камера сгорания гарантирует чистое и эффективное сгорание топлива», - отмечают во французской компании.

Компания Safran произвела более 15500 двигателей семейства Arriel для 40 различных типов вертолётов. Их суммарный налёт превысил 66 млн часов. Наземные испытания Arriel 2K начались в 2022 году, а первый полёт в составе вертолёта AW09 состоялся в марте 2023 года. На данный момент двигатель прошёл более 4100 часов испытаний, включая 600 часов налёта.

«Сертификация Arriel 2K – это ещё один важный шаг на пути к вводу AW09 в эксплуатацию», - прокомментировал генеральный директор Safran Helicopter Engines Седрик Губе. «Все команды Safran Helicopter Engines готовы поддержать компанию Leonardo и её клиентов в процессе ввода этого новейшего вертолёта в эксплуатацию».

Hill Helicopters выполнила первый запуск турбовального двигателя GT50

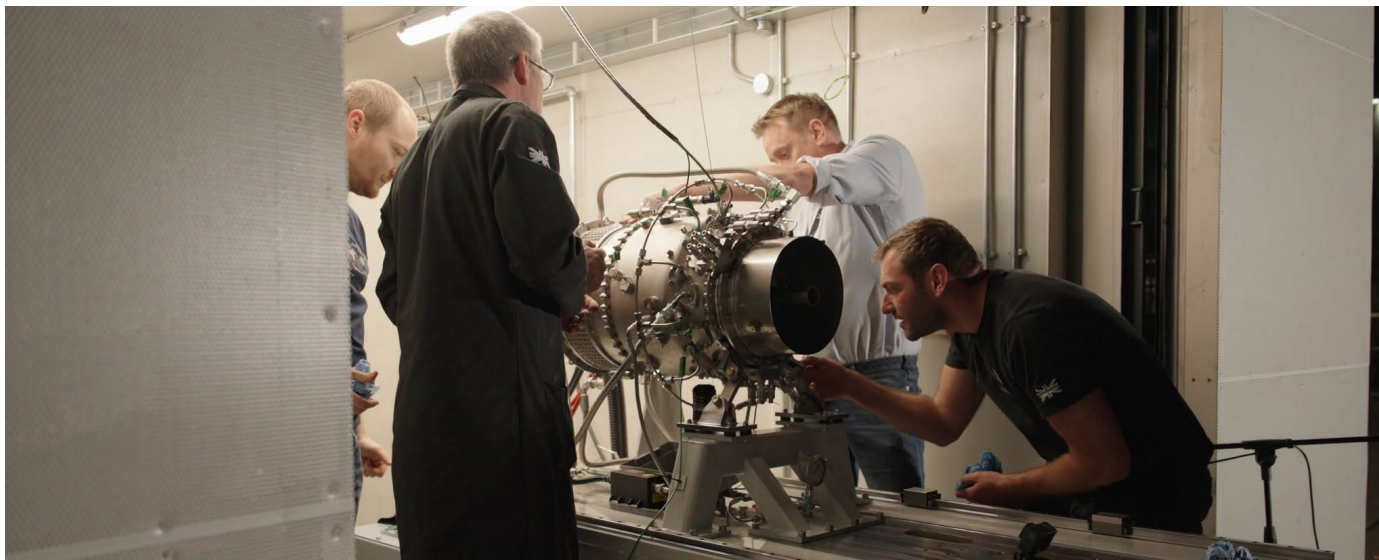
Компания Hill Helicopters выполнила первый запуск своего совершенно нового турбовального двигателя GT50. 20 июля 2026 года стартер раскрутил прототип №1 до 15%, и двигатель запустился.

Во время первого запуска прототип №1 достиг оборотов 55% и стабильно работал в заданном режиме в течение пяти минут, при этом никаких проблем во время теста не наблюдалось. Таким образом, GT50 становится первым вертолётным турбовальным двигателем, разработанным британским производителем с нуля и запущенный с тех пор, как это сделал Rolls-Royce Gem в 1969 году.

Этот результат позволяет GT50 перейти к следующему этапу испытаний в рамках программы вертолёта NH50. Перед подачей топлива и зажиганием команда проверила вспомогательные системы двигателя и провела испытания на холодный запуск

с помощью стартера. Прототип №1 был оснащён множеством датчиков для измерения температуры, давления, частоты вращения, расхода и вибрации на протяжении всей программы испытаний.

В опубликованных компанией Hill проектных целях для двигателя GT50 указаны максимальная непрерывная мощность 400 л.с., взлетная мощность 440 л.с. в течение пяти минут на высоте до 10000 футов и при стандартной атмосферной температуре +15°C, а также аварийная мощность 500 л.с. в течение 30 секунд. Целевой вес двигателя составляет 100 кг, целевой расход топлива – 35 галлонов США в час при максимальной непрерывной мощности, а заявленный межремонтный интервал – 5000 часов или 20000 циклов в зависимости от условий эксплуатации. Планируемая архитектура управления двигателем – двухканальная система FADEC с ручным реверсом.



CrewBlast сделала ИИ-решение

Компания CrewBlast запустила CertiFly – инструмент на базе искусственного интеллекта, предназначенный для проверки квалификационных документов пилотов и бортипроводников. Решение ориентировано на операторов, подбирающих персонал как для выполнения краткосрочных контрактов, так и для постоянной работы в лётных экипажах.

Новая система использует технологии искусственного интеллекта, оптического распознавания символов, проверки подлинности документов и биометрической идентификации (от компании Clear) для перекрёстной сверки данных: свидетельств пилота, медицинских сертификатов и документов о прохождении подготовки.

Платформа сопоставляет предоставленные сведения о профессиональной подготовке с заявленными пилотом допусками к типам воздушных судов, а также проверяет соответствие квалификации кандидата требованиям конкретной вакансии. По заявлению CrewBlast, система непрерывно анализирует загруженные файлы и позволяет оперативно выявлять такие проблемы, как истечение срока действия сертификатов, пробелы в истории подготовки, противоречивые данные или несоответствие между заявленной и требуемой квалификацией.

В CrewBlast отметили, что платформа была создана на основе массива данных, включающего более 47,5 миллионов записей о квалификации авиационных специалистов, и не принимает решений о найме.

DC Aviation Al-Futtaim получила сертификат CAR-145 Сан-Марино

Компания DC Aviation Al-Futtaim (DCAF), один из ведущих операторов бизнес-авиации в ОАЭ, базирующийся в международном аэропорту Аль-Мактум, получила собственный сертификат соответствия требованиям CAR-145 от Управления гражданской авиации Сан-Марино (SMCAA).

Данный сертификат позволяет DCAF предоставлять услуги как оперативного, так и базового технического обслуживания для частных и коммерческих воздушных судов, зарегистрированных в Сан-Марино (регистрационный префикс T7). Получение сертификата стало важной вехой для DCAF, расширив возможности компании в сфере технического обслуживания и ремонта в регионе.

Процесс сертификации занял менее трех месяцев – впечатляющий срок для задачи такого масштаба, что стало возможным благодаря тесному сотруд-

ничеству и поддержке со стороны SMCAA. Услуги, доступные в рамках данного сертификата, предоставляются как для воздушных судов, находящихся под управлением DCAF, так и для самолётов сторонних операторов, что подтверждает стремление компании поддерживать широкую клиентскую базу в сфере ТОиР.

В рамках полученного сертификата DCAF уполномочена выполнять базовое техническое обслуживание воздушных судов, включая модели серий Bombardier Global Express, Global 7500/8000, Challenger 604/605/650, Gulfstream G650, Embraer Legacy 600/650 и семейства Airbus A320. Услуги по оперативному техническому обслуживанию также распространяются на самолёты Boeing Business Jets (737 BBJ 600–900ER) и Dassault Falcon 900EX, 900EX EASy, 7X и 8X.



AutoFlight выполнила первый демонстрационный полёт аэротакси в Астане

Китайская AutoFlight совместно со своим стратегическим партнёром Alatau Advance Air Group Ltd. (AAAG) продемонстрировали возможности аэротакси в Казахстане. В рамках турнира «Игры будущего 2026» в Астане прошли показательные полёты eVTOL и тематические мероприятия.

24 июля компания AutoFlight успешно выполнила первый демонстрационный полёт аэротакси в Астане. Полёт состоялся при наличии специального разрешения от Авиационной администрации Казахстана. За ним наблюдали более 300 зрителей. Генеральный директор Майкл Дэниел назвал

этот демонстрационный полёт важным шагом на пути развития ААМ в Казахстане.

«Игры будущего 2026» – один из ведущих международных турниров в формате «фиджитал», объединяющий более 800 участников из более чем 50 стран в восьми дисциплинах. После завершения демонстрационных полётов был организован доступ к eVTOL для осмотра в рамках официальной публичной экспозиции на протяжении всего турнира.

Демонстрационный полёт в Астане стал очередной

важной вехой в расширении деятельности компании в Центральной Азии – вслед за успешным первым полётом eVTOL, выполненным AutoFlight в городе Алатау-Сити в мае 2026 года. Благодаря стратегическому партнёрству с AAAG компания AutoFlight содействует развитию передовых технологий воздушной мобильности (Advanced Air Mobility) в Казахстане, где постоянные инвестиции в авиационные инновации, «умную» инфраструктуру и развитие регионального сообщения создают мощный импульс для роста отрасли.

«Демонстрационные полёты в Астане – это не разовое мероприятие, а часть системной работы по внедрению городской воздушной мобильности в Казахстане. Страна последовательно формирует комплексную экосистему: принята необходимая законодательная база, ведётся развитие инфраструктуры и расширяется международное сотрудничество с ведущими мировыми компаниями. Наша цель – сделать инновационный воздушный транспорт неотъемлемой частью транспортной системы Казахстана», – отметил Сергей Хегай, генеральный директор AAAG.

«Мы видим огромный потенциал для применения крупных летательных аппаратов типа eVTOL по всей Центральной Азии – от городской воздушной мобильности и региональных перевозок до аэротуризма, логистики и экстренных служб», – подчеркнул Цзя Се, старший вице-президент AutoFlight. «Эти примеры практического применения демонстрируют, как передовые технологии воздушной мобильности могут обеспечить регион безопасными, эффективными и экологически устойчивыми транспортными решениями».



Технологии и бренд VOO выставлены на аукцион

Основные технологии, разработанные компанией VOO (специализировавшейся на программном обеспечении для бронирования чартерных рейсов и ныне прекратившей деятельность), выставлены на продажу через закрытый аукцион вместе с брендом и товарным знаком. На аукционе, который стартовал две недели назад и продлится до 16 августа, представлены архитектура программного обеспечения VOO, исходный код и международный товарный знак.

В лот входят: B2B-платформа VOO Flights (ПО для бронирования чартеров с функциями динамиче-

ского ценообразования, автоматического расчета стоимости в реальном времени и интеграции через API с системами управления полетами); B2C-продукт VOO Travel (ПО для бронирования, ориентированное на конечных пользователей); а также полные права на международный товарный знак «VOO effortless private jet booking» (VOO — простое бронирование частных джетов).

Компания VOO прекратила операционную деятельность в конце июня 2025 года (и подала заявление о банкротстве в начале июля 2025 года) после того, как основной инвестор отказался от

дальнейшего финансирования из-за проблем со здоровьем, а привлечь дополнительный капитал в срок не удалось.

В пресс-релизе, опубликованном ранее на этой неделе бывшим генеральным директором VOO Робертом Плхаком, говорится: «Распродажа активов в рамках ликвидации компании предоставляет чартерным операторам, разработчикам авиационного ПО и технологическим инвесторам возможность приобрести готовое, проверенное рынком решение корпоративного уровня для автоматизации чартерных перевозок, избавив себя от необходимости тратить годы и миллионы долларов на собственные исследования и разработки».

В беседе с изданием CJI Плхак отметил: «Мы искренне верили, что всё делаем правильно. Да, мы опередили своё время и пользовались поддержкой отрасли — за что я очень благодарен, но этой поддержки оказалось недостаточно для успеха. И, конечно, мы совершали ошибки на этом пути. Мы стремились перевести отрасль на новый уровень, к тому формату организации чартерных рейсов, который мы считали будущим индустрии. Однако нам приходилось бороться с внутренними проблемами, вызванными нехваткой средств после того, как наш инвестор заболел и прекратил финансирование».

Плхак полагает, что наибольшую ценность для потенциального покупателя могут представлять такие возможности VOO, как мгновенное бронирование, продажа мест на порожних рейсах (empty legs), функции оптимизации, а также API, связывающий систему с B2C-платформой.



Успехи Bombardier: рост показателей благодаря бизнес-джетам Global и сегменту услуг

Рост выручки Bombardier от сервисного обслуживания до рекордных \$674 млн во втором квартале, а также изменение структуры поставок бизнес-джетов в пользу более дорогих моделей, позволили компенсировать общее снижение поставок на 4 джета, до 32 самолётов за квартал.

Представив отчёт о результатах второго квартала, производитель сообщил о сокращении поставок самолётов семейства Challenger на 7 единиц (до 14 в общей сложности). В то же время компания передала заказчикам 18 бизнес-джетов Global – на три больше, чем годом ранее. К концу квартала портфель заказов компании достиг \$21,8 млрд, увеличившись на \$4,3 млрд по сравнению с \$17,5 млрд на конец 2025 года. Такой рост был обеспечен соотношением заказов к поставкам на уровне 1,5:1.

За первые шесть месяцев года Bombardier поставила 56 самолётов: 28 Challenger (на пять меньше, чем годом ранее) и 28 Global (на два больше). Финансовый директор и исполнительный вице-президент Bombardier Барт Демоски заявил, что компания движется по графику, позволяющему выполнить годовой план по поставке 157 самолётов (как минимум на уровне 2025 года), при этом основной объём поставок придется на четвертый квартал. Он пояснил, что, помимо вопросов управления цепочками поставок, смещение сроков передачи самолётов на четвертый квартал обусловлено пожеланиями клиентов, связанными с налоговым планированием.

Тем временем выручка во втором квартале выросла до \$2,15 млрд по сравнению с \$2,03 млрд годом

ранее. Доля сервисного обслуживания в общей выручке увеличилась до 31%, прибавив несколько процентных пунктов по сравнению с прошлым годом. Показатель EBIT также вырос: до \$225 млн в отчётном квартале против \$205 млн за аналогичный период прошлого года, тогда как чистая прибыль (без корректировок) незначительно снизилась – до \$191 млн по сравнению со \$193 млн во втором квартале 2025 года. Однако скорректированная чистая прибыль более чем удвоилась, поднявшись со \$117 млн до \$275 млн. По итогам первого полугодия выручка выросла на \$190 млн (до

\$3,74 млрд), показатель EBIT – на \$5 млн (до \$392 млн), а чистая прибыль – на \$7 млн (до \$244 млн).

Важно отметить, что Bombardier продолжает сокращать долговую нагрузку: за квартал долг уменьшился на \$365 млн, а за первое полугодие – на \$1,1 млрд, что привело к снижению расходов на выплату процентов. Компания заменила возобновляемую кредитную линию на \$450 млн аналогичным инструментом на \$750 млн, при этом срок погашения следующего кредита наступает лишь в ноябре 2030 года.



Линейка Citation Gen3 близка к сертификации FAA

Textron продолжает реализацию программ Cessna Citation CJ4 Gen3, CJ3 Gen3 и M2 Gen3, продвигая линейку своих лёгких бизнес-джетов к сертификации Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA).

В настоящее время модели CJ4 Gen3 и M2 Gen3 находятся на этапе лётных испытаний. Все три лёгких самолёта будут оснащены системой аварийной автоматической посадки Garmin Emergency Autoland, а CJ4 Gen3 также получит комплекс авионики Garmin G3000 Prime.

«Достигнутые этапы лётных испытаний Citation CJ4 Gen3 и Citation M2 Gen3 демонстрируют уверенный прогресс наших команд во внедрении технологий нового поколения в семейство легких бизнес-джетов Citation», - заявил Крис Херн, старший вице-президент по инженерным вопросам и программам. «При создании моделей Gen3 учитывались пожелания клиентов. Эти самолёты обеспечивают пилотам во всем мире новый уровень уверенности и комфорта, а владельцам и пассажирам – те характеристики, удобство и возможности для продуктивной работы, которых они ожидают от самолётов Citation».

В ходе испытаний два прототипа Citation CJ4 Gen3 уже налетали более 880 часов. Недавно завершившиеся тесты включали оценку эргономики на тренажере, а также сертификационные испытания винглетов, в ходе которых оценивались поведение самолёта при сваливании, управляемость, а также взлётно-посадочные характеристики. Ожидается, что самолёт получит сертификат FAA в этом году.

Первый полёт Citation CJ3 Gen3 выполнен на этой неделе. Программа сертификации идёт по графику, а ввод в эксплуатацию запланирован на 2027 год.

На 2027 год также намечен ввод в эксплуатацию Citation M2 Gen3, который уже совершил первый

полёт и налетал в ходе испытаний почти 20 часов. В настоящее время, по мере проведения лётных испытаний, специалисты сосредоточились на совершенствовании функций удержания самолёта на осевой линии ВПП и настройке тормозной системы в рамках интеграции системы аварийной автоматической посадки (Garmin Emergency Autoland).



Global 8000 и Falcon 6X дополнили парк Global Jet

Global Jet продолжает укреплять свои позиции ведущего оператора деловой авиации, стратегически расширяя парк воздушных судов под своим управлением и подтверждая приверженность принципам, определяющим деятельность компании на протяжении более двух десятилетий: бескомпромиссному качеству обслуживания владельцев, операционному совершенству и культуре безопасности, основанной на непрерывном обучении персонала.

Появление в авиапарке Bombardier Global 8000 (уже доступного для чартерных рейсов) и Dassault Falcon 6X (который вскоре также войдет в чартерный флот) – это не просто приобретение двух выдающихся воздушных судов. Ввод в эксплуатацию этих самолётов нового поколения свидетельствует о стремлении компании предоставлять владельцам и заказчикам чартерных рейсов доступ к новейшим технологиям и возможностям, сохраняя при этом индивидуальный подход к управлению, выделяющий Global Jet на рынке.

Управляя более чем 75 воздушными судами 35 различных типов из своей штаб-квартиры в Швейцарии, Global Jet продолжает развивать один из самых разнообразных флотов в сфере деловой авиации.

«Пополнение парка моделями Global 8000 и Falcon 6X – это нечто большее, чем просто расширение флота. Это отражение доверия, которое клиенты оказывают Global Jet, доверяя нам управление и эксплуатацию одних из самых совершенных воздушных судов в мире, а также предоставление пер-

сонализированного сервиса, профессионального операционного опыта и соблюдение бескомпромиссных стандартов, ставших визитной карточкой нашей компании», – отмечает Уильям Ру, вице-президент по управлению воздушными судами.

Доступный для чартерных рейсов Bombardier Global 8000 задаёт новый стандарт в сегменте деловых самолётов сверхбольшой дальности полёта. Этот самолёт, призванный изменить представление о путешествиях, отличается наличием четырёх отдельных зон для отдыха и работы, передовой системой создания здоровой атмосферы в салоне (для улучшения самочувствия пассажиров), а так-

же лётно-техническими характеристиками, свойственными флагманским бизнес-джетам нового поколения.

Falcon 6X, признанный одним из самых технологически совершенных самолётов в своём классе, сочетает в себе исключительную топливную эффективность и один из самых просторных салонов в бизнес-авиации (по площади поперечного сечения). Большая дальность полёта, способность эксплуатироваться на коротких ВПП и ультрасовременная кабина пилотов обеспечивают операторам гибкость в планировании полётов, а пассажирам – непревзойдённый уровень комфорта.



SEA Prime увеличивает трафик

Компания SEA Prime, ведущий итальянский оператор аэропортов деловой авиации и один из лидеров европейского рынка (работающий под брендом Milano Prime), сообщила о рекордном росте показателей в первом полугодии 2026 года. Количество операций (взлётов и посадок) достигло 18200, при этом в аэропорту Linate Prime был зафиксирован рост на 15% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года.

За эти шесть месяцев Италия подтвердила статус одного из самых динамичных рынков в данном

секторе, заняв третье место в Европе по объёму трафика деловой авиации (рост на 5,3%) и опередив Францию и Великобританию, где показатели активности в течение полугодия оставались практически неизменными по сравнению с прошлым годом. Такой результат был обеспечен насыщенным календарём международных событий в Милане и развитием межконтинентальных маршрутов, в частности, в направлении США трафик вырос на 39% по сравнению с первой половиной 2025 года.

Среди ключевых событий, стимулировавших рост

активности, стали зимние Олимпийские игры «Милан-Кортина», обеспечившие увеличение трафика через Milano Prime на 40%, и Неделя моды в Милане, во время которой число рейсов выросло на 17,4% по сравнению с прошлым годом. Миланская неделя дизайна также подтвердила международный статус города, способствовав росту числа операций в Linate Prime на 14% по сравнению с 2025 годом.

В течение полугодия терминалы Milano Prime вновь подтвердили свою роль стратегической и эксклюзивной площадки для проведения мероприятий, презентаций новых продуктов и деловых встреч в сфере бизнес-авиации. Здесь прошли крупные международные события, а такие ведущие бренды, как Gulfstream, Dassault Aviation, JetFly и Comlux, выбрали Milano Prime для демонстрации своих воздушных судов клиентам и потенциальным заказчикам.

В аэропорту Malpensa Prime также продолжает расти спрос на услугу Fast Track, предназначенную для пассажиров категории VVIP. В первом полугодии этой услугой воспользовались более 3600 пассажиров, совершивших 70 специальных рейсов. Среди них были правительственные делегации, международные спортивные команды и гастролирующие артисты.

Во втором полугодии SEA Prime готовится к приёму дополнительного трафика в связи с Гран-При «Формулы-1» в Монце и Неделей моды в Милане, используя возможности расширенного терминала Milano Linate Prime, открытого в марте 2026 года.



IBAC предлагает возможность самодекларирования соответствия стандарту IS-BAH

Международный совет деловой авиации (IBAC) для своей программы IS-BAH вводит дополнительную опцию – самодекларирование, предназначенной для операторов наземного обслуживания и основанной на принципах системы управления безопасностью полётов. В рамках этого варианта компании могут подписаться на стандарт IS-BAH, получить обновлённый свод передовых отраслевых практик и самостоятельно заявить о внедрении этих норм в свою операционную деятельность, не проходя при этом обязательный аудит со стороны независимой организации.

«Введение этой опции просто позволяет организациям использовать признанный во всем мире отраслевой стандарт в качестве внутреннего инстру-

мента для оценки собственной эффективности в сравнении с установленным эталоном», - заявил директор программы IS-BAH в IBAC Терри Йоманс. Он добавил, что это поможет компаниям выполнять обязательства по обеспечению безопасности операций и соответствовать требованиям предстоящего нормативного регулирования деятельности провайдеров наземного обслуживания.

В прошлом году ЕС принял правила безопасности для операторов наземного обслуживания, установив переходный период до 2028 года для обеспечения полного соответствия требованиям. Поставщики услуг обязаны подавать официальную декларацию в регулирующие органы, подтверждающую соблюдение этих норм. «Организациям

следует подходить к самодекларированию ответственно и понимать, что клиенты или регуляторы могут усомниться в достоверности заявлений компании при отсутствии независимой проверки», - пояснил Йоманс.

Провайдеры, выбравшие путь самодекларирования, не смогут использовать логотип IS-BAH в рекламных целях и не будут включены в карту зарегистрированных участников программы, составляемую IBAC. Кроме того, им придётся проходить процедуру подтверждения соответствия ежегодно, в отличие от участников программы, имеющих определённый уровень сертификации (эта система остается без изменений) и проходящих проверку раз в два года.

Йоманс сообщил, что на протяжении всей 12-летней истории программы находились операторы, которые приобретали и использовали стандарты безопасности IS-BAH, не регистрируясь в самой программе. «Мы хотим быть уверены, что сможем и дальше сотрудничать с этими компаниями и что они будут применять актуальные стандарты, а не те, что устарели 12 лет назад», - отметил он. Что касается других операторов, рассматривающих возможность регистрации по стандарту IS-BAH, то, по его словам, «это предложение позволяет им сделать первый шаг в нужном направлении, и именно это здесь важнее всего».

С момента запуска стандарта IS-BAH в 2014 году аудит и регистрацию прошли 366 компаний. Последней из них стала Ehexaire Aviation, работающая в международном аэропорту Оттавы (CYOW) в Канаде.



Впервые с 2024 года глобальный трафик снижается три недели подряд

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 31-й неделе (27 июля – 2 августа) глобальная активность бизнес-джетов снова сократилась на 2,4%. Впервые с 41-й недели 2024 года мировой трафик снижается три недели подряд.

С начала года рост составил 3,2% по сравнению с прошлым годом, что представляет собой лишь незначительное увеличение относительно для тех же дат в 2025 году по сравнению с 2024 годом, и значительное отклонение от превышения на 1%, наблюдавшегося в предыдущие недели. На прошлой неделе Южная Америка и Африка снова стали лидерами, на их долю пришлось в сумме 4% мирового трафика, при этом Южная Америка опередила показатели 31-й недели прошлого года на 22,7%, а Африка – на 9,5%.

	YOY			
	W31 '26 vs '25	July '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD
North America	(3.5%)	2.0%	4.5%	
Europe	2.6%	(3.2%)	0.9%	
South America	22.7%	(3.3%)	3.6%	
Asia	(16.1%)	(9.6%)	2.7%	
Middle East	(6.9%)	(6.7%)	(17.9%)	
Africa	9.5%	11.3%	2.3%	
Global	(2.4%)	0.1%	3.2%	

Динамика глобального трафика бизнес-джетов с начала года

Aircraft Certification	Departures	vs 1Y ago: Departures
Part 91 / Non Commercial	1,095,419	0.6%
Commercial/ CAT / Part 135	766,098	3.1%
Part 91K / Fractional Ownership	466,552	10.2%

Динамика глобального трафика бизнес-джетов с начала года по типам операций

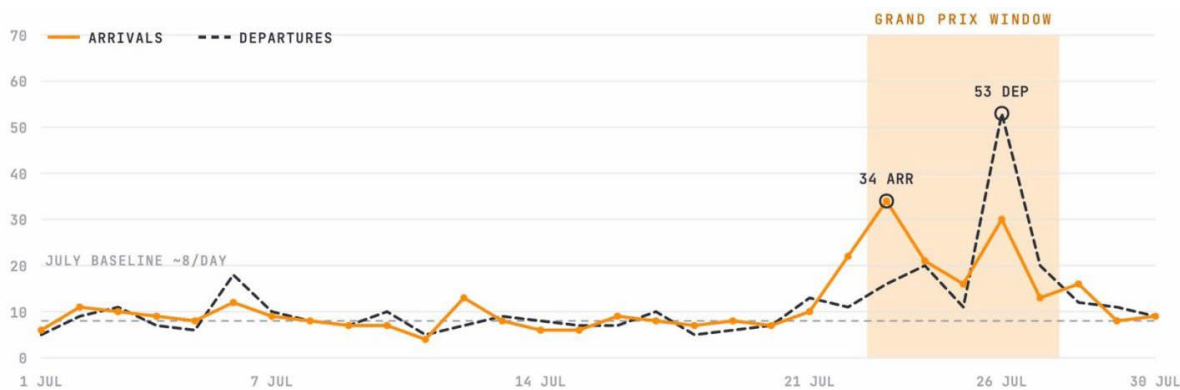
Во всех регионах, где в июле наблюдалось снижение активности по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (Европа, Южная Америка, Азия, Ближний Восток), основной причиной падения стало ослабление в прошлом месяце трафика Part 135. В совокупности рейсы Part 135 составили 41% от всей активности бизнес-джетов в Европе, Южной Америке, Азии и на Ближнем Востоке, при этом их количество снизилось на 7,9%. Полёты по правилам Part 91 и 91K в этих регионах остались практически неизменными, поэтому ничто не компенсировало ослабление активности Part 135.

Наибольшая доля мирового трафика бизнес-джетов в этом году приходится на самолёты, эксплуатируемые в соответствии с Part 91, где тенденция остаётся неизменной. В сегменте Part 135 с начала года наблюдается некоторый рост, при этом наиболее сильный тренд зафиксирован в доле сегменте (Part 91K), рост на 10% по сравнению с 2025 годом.

Анализ события: Формула-1 заполнила перрон Будапешта

В этом выпуске анализа событий рассматривается трафик бизнес-джетов в преддверии Гран-При Венгрии 2026 года.

Гран-При Венгрии Формулы-1 (24-26 июля) вызвал заметный всплеск активности бизнес-джетов в аэропорту Будапешта имени Ференца Листа (LHBP). Трафик неуклонно рос на протяжении всего гоночного уикэнда, а после финиша произошел массовый вылет, что соответствует типичной картине подобных крупных спортивных событий.



Рейсы бизнес-джетов (прилёт и вылет) в аэропорт Будапешта (LHBP) по дням

Несколько важных замечаний, на которые следует обратить внимание:

- В день гонки максимальное количество бизнес-джетов на земле достигло 70, что почти вдвое больше, чем примерно 36, которые обычно находятся на перроне в июльские дни.
- В день гонки было зафиксировано 53 вылета, что на 13% больше, чем в прошлом году (47 вылетов).
- Подавляющее большинство прибывающих рейсов было из Европы: Италия (17% прибывающих рейсов), Франция (14%) и Великобритания (11%) обеспечили более 40% прибывающих самолётов.
- Флот был преимущественно ориентирован на ближние европейские направления: на лёгкие и сверхлёгкие бизнес-джеты приходилось 36% всех рейсов, а на самолёты сверхбольшой дальности – 18%.



Припаркованные бизнес-джеты на перроне аэропорта Будапешт (LHBP) по дням

Анализ результатов по регионам

Северная Америка

На прошлой неделе североамериканский рынок сократился на 3,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, и в США наблюдалась аналогичная тенден-

Departure City	Departures	vs 1Y ago: Departures
New York	13,353	10.7%
Los Angeles (US-CA)	7,885	-0.6%
Chicago	5,618	-1.8%
Dallas (US-TX)	4,948	5.2%
Houston (US-TX)	4,602	3.9%
San Francisco (US-CA)	4,461	9.7%
Atlanta (US-GA)	4,153	8.4%
Washington (US-DC)	3,585	8.5%
Las Vegas (US-NV)	3,530	10.0%
Miami (US-FL)	3,092	9.3%

Трафик бизнес-джетов в крупнейших городах США в июле

ция. Среди ведущих штатов США только Техас показал рост, увеличившись на 3,5% по сравнению с 31-й неделей 2025 года, в то время как в Калифорнии наблюдалось снижение на 5,3%, а во Флориде трафик сократился на заметные 13,3%.

Европа

Активность бизнес-джетов в Европе противоречила общей глобальной тенденции и прервала череду снижений в годовом исчислении, продолжавшуюся несколько недель подряд: на 31-й неделе 2026 года рост составил 2,6% по сравнению с 31-й неделей 2025 года. В целом, в ведущих европейских странах активность на 31-й неделе была положительной, при этом наибольший рост показала Италия (8,9%, что

на 1,7% больше, чем в прошлом году), за ней следует Швейцария (+1,7%), затем Великобритания (+1,5%), Франция (+0,8%), а Германия стала единственной страной, где наблюдалось снижение – на значительные 15,8%.

Остальной мир

Активность бизнес-джетов за пределами Европы и Северной Америки в целом выросла на 1,7%, при этом тенденции по регионам были неоднородными. Южная Америка и Африка стали двумя регионами с сильным ростом, на 22,7% и 9,5% соответственно. С другой стороны, Ближний Восток и

Азия столкнулись с трудностями, показав снижение на 6,9% и 16,1% соответственно.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «Активность бизнес-джетов в мире падает третью неделю подряд, и это первый подобный период с конца лета 2024 года. На прошлой неделе ослабление наблюдалось в Северной Америке, Азии и на Ближнем Востоке, в то время как Южная Америка и Африка продолжали демонстрировать хорошие результаты. Поскольку лето подходит к концу, мы будем следить за тем, не возобновится ли рост активности бизнес-джетов».

Departure City	Departures	vs 1Y ago: Departures
London (GB)	5,500	-4.8%
Nice	2,827	-2.1%
Paris (FR)	2,669	0.7%
Milan (IT)	1,892	-0.4%
Olbia (SS)	1,747	1.2%
Geneva (CH)	1,477	2.1%
Ibiza	1,455	-2.0%
Madrid (ES)	1,156	12.6%
Athens (GR)	1,107	2.4%
Mallorca	1,050	-5.6%

Трафик бизнес-джетов в крупнейших городах Европы в июле

Departure City	Departures	vs 1Y ago: Departures
Istanbul	1,482	-9.6%
São Paulo	1,476	4.2%
Mexico City	1,237	-10.5%
Bodrum	904	-6.4%
Monterrey	722	-16.6%
Nassau (BS)	635	-9.0%
Rio De Janeiro	487	-1.6%
Belo Horizonte	451	16.8%
Ankara	445	2.3%
São Roque	438	6.8%

Трафик бизнес-джетов в крупнейших городах остального мира в июле



AMSTAT: на вторичном рынке растёт число сделок на фоне сокращения предложения

Анализ вторичного рынка деловых самолётов, проведённый компанией AMSTAT по итогам второго квартала 2026 года, демонстрирует восстановление объёма сделок на фоне продолжающегося сокращения предложения в большинстве сегментов. Общее количество сделок с поддержанными деловыми самолётами во втором квартале 2026 года выросло на 11,2% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. Активность на рынке превысила средний показатель для второго квартала за последние 10 лет на 14%, став третьим по величине результатом для этого периода.

По состоянию на конец июня 2026 года доля поддержанных самолётов, выставленных на продажу, составила 5,8% от активного парка. Это значительно ниже среднего показателя за 10 лет (7,2%) и является самым низким уровнем с февраля 2024

года. Объём предложения сократился на 8,6% в годовом исчислении и на 9,5% по сравнению с концом 2025 года.

Если в первом квартале 2026 года показатели сделок с поддержанными бизнес-джетами в целом отставали от уровня 2025 года, то во втором квартале они выросли на 15,5% в годовом исчислении, превысив средний показатель за десятилетие. Предложение на рынке продолжило сокращаться: в продаже находилось лишь 6,5% активного парка (минимум с августа 2023 года) при историческом среднем значении 8,1%.

Медианная стоимость бизнес-джетов выросла на 5% в годовом исчислении и на 2% с начала года. В то же время средние цены, указанные в объявлениях о продаже, снизились.

Эндрю Янг, генеральный директор AMSTAT, отметил: «Это расхождение отражает ситуацию на рынке, где продаются более новые и дорогие самолёты, а фактические цены сделок высокие, в то время как более старые и дешёвые модели остаются нереализованными, что тянет вниз среднюю цену, заявленную в объявлениях». Сегмент тяжёлых бизнес-джетов демонстрирует «исключительный спрос»

Сегмент тяжёлых самолётов стал лидером рынка: во втором квартале 2026 года количество сделок выросло на 43,8% в годовом исчислении (хотя второй квартал 2025 года был исторически слабым для этого сегмента) и на 44,2% превысило средний показатель за 10 лет. По итогам второго квартала этот сегмент показал самые высокие результаты среди всех категорий самолётов. С начала года активность на вторичном рынке выросла на 18,5%.



Предложение тяжёлых джетов остаётся крайне ограниченным: на продажу выставлено лишь 5,2% от общего парка воздушных судов, что является самым низким показателем с февраля 2023 года. При этом заявленные цены резко снизились – на 34,6% в годовом исчислении и на 13,7% с начала второго квартала, тогда как медианные цены продажи продемонстрировали обратную динамику, увеличившись на 13% за год и на 8% с начала года.

Количество сделок в сегменте суперсредних самолётов во втором квартале практически не изменилось по сравнению с прошлым годом, однако на 11,6% превысило средний показатель за 10 лет. Медианные цены продажи выросли на 6% в годовом исчислении на фоне сохраняющегося дефицита предложения.

Объём сделок со средними бизнес-джетами во втором квартале вырос на 13,6% в годовом исчислении, но оказался на 5,6% ниже среднего показателя за 10 лет – это единственный сегмент джетов, не дотянувший до своего исторического среднего уровня в данном квартале. Цены предложения оставались под давлением, снизившись на 25% за год, хотя с начала второго квартала они немного выросли – на 5,5%. Медианные цены в этом сегменте увеличились на 5% в годовом исчислении.

В сегменте лёгких джетов количество сделок на вторичном рынке во втором квартале выросло на 5,3% в годовом исчислении (превысив средний показатель за 10 лет на 10,3%), а предложение сократилось до минимума с марта 2024 года. Цены предложения снизились на 12,4% за год, но выросли на 2,9% с начала второго квартала. Медианные цены продажи увеличились на 2% в годовом исчислении.

Показатели сделок с турбовинтовыми самолётами в первом квартале оказались ниже результатов аналогичного периода 2025 года и средних значений для первого квартала за 10 лет. Тем не менее, во втором квартале этот показатель вырос на 3,5% в годовом исчислении, превысив среднее значение за 10 лет на 3,8% и став четвёртым по величине результатом для второго квартала за последнее десятилетие. Предложение также сократилось: на продажу было выставлено 4,8% парка воздушных судов – это самый низкий уровень с февраля 2025 года (снижение на 6,7% в годовом исчислении).

Медианные цены продажи турбовинтовых самолётов, которые ранее демонстрировали снижение на

8% в годовом исчислении и на 4% с начала года, во втором квартале остались неизменными. По данным AMSTAT, это может служить ранним признаком стабилизации цен в данном сегменте после нескольких кварталов их снижения. Запрашиваемые цены также оставались практически стабильными, снизившись лишь на 1,4% в годовом исчислении.

В AMSTAT отмечают, что на мировом рынке подержанных бизнес-джетов во втором квартале сохранился высокий объём сделок, а ограниченное

предложение продолжает поддерживать уровень цен в большинстве сегментов.

«Ситуация с предложением остаётся определяющим фактором на этом рынке», – заявил Крис Скуррат, директор по продажам AMSTAT. «Поскольку в текущем квартале количество сделок выросло в большинстве сегментов, продавцы в тех категориях, где наблюдается дефицит предложения (например, в сегменте тяжёлых джетов), находятся в особенно выгодном положении».



Проблемы с цепочками поставок сохраняются

Хотя ситуация с цепочками поставок улучшается, проблемы сохраняются, вынуждая производителей искать баланс между выполнением обширных портфелей заказов и возможностями наращивания производства. Об этом заявили аналитики в ходе недавнего вебинара JetNet, посвящённого состоянию отрасли деловой авиации. Кевин Шваб, менеджер по стратегическому планированию в Honeywell Aerospace, указал на «огромный провал» в выпуске самолётов в период пандемии COVID, когда «было крайне сложно достать практически всё».

Однако, по его словам, начиная с 2025 года и в течение 2026 года начало существенно сокращаться количество задержек, связанных с критически важными компонентами. Шваб отметил, что если во время пандемии речь шла о «нескольких сотнях критически важных деталей», то сейчас их число сократилось до единиц, способных потенциально сдерживать производство. Это позволило увеличить пропускную способность.

В прошлом году поставки самолётов деловой авиации выросли примерно на 6%, и, судя по имею-

щимся данным, в текущем году объёмы производства продолжают расти. По прогнозам, темпы роста составят от 5-9% до 10-12%. Но даже по мере того, как проблемы с критически важными деталями сходят на нет, «приходится решать каждую возникающую проблему, ведь невозможно собрать самолёт целиком, если не хватает хотя бы одной детали», - продолжил Шваб. «Поэтому в сфере поставок мы сосредоточились именно на самых критически важных компонентах, сокращая этот список до тех пор, пока не удалось нарастить объёмы выпуска и производственные мощности. Честно говоря, для деловой авиации это необходимо».

Он указал на высокий спрос, отметив необходимость баланса, поскольку поставщики не хотят чрезмерно раздувать производство, основываясь на излишне оптимистичных прогнозах. «В прошлом мы уже видели, к чему это приводит, но я бы сказал, что сейчас, хотя цепочки поставок и улучшаются, они всё ещё не достигли желаемого уровня». В то же время поставщики обязаны удовлетворять спрос, так как очереди заказов, растянутые на четыре года, могут стать непосильной нагрузкой.

Управляющий директор AeroDynamic Advisory Ричард Абулафия согласился со Швабом: «Вспоминается старая шутка: сколько деталей нужно, чтобы построить самолёт? Все до единой. А сейчас слишком много «узких мест» и проблемных зон». Отметив, что его коллеги сравнивают ситуацию с цепочками поставок с игрой «Ударь крота», он добавил, что в любой момент времени дефицит может возникнуть где угодно: будь то титановые отливки и поковки, полупроводники или элементы интерьера.



Отвечая на вопрос, свидетельствуют ли сроки ожидания поставки самолётов (например, Gulfstream), растягивающиеся до 2029 года, о серьезных трудностях или рисках, Абулафия сказал: «К счастью, в этот раз у нас нет компаний, испытывающих острую нехватку средств. Отрасль находится в очень здоровом состоянии. Я с оптимизмом смотрю на происходящее».

В ходе вебинара также обсуждалось замедление активности на рынке подержанных самолётов. Билл Остров, менеджер по анализу рынка и исследова-

ниям в компании Global Jet Capital, назвал две причины этого явления. Первая – небольшая задержка в отчётности Федерального управления гражданской авиации (FAA), из-за чего кажется, что сделок стало меньше. Вторая – всплеск активности в первой половине 2025 года, вызванный ожиданием введения новых тарифов. «В первом квартале 2025 года мы наблюдали огромный рост активности на вторичном рынке. Это создает невыгодную базу для сравнения с первым кварталом 2026 года – и действительно, в этом квартале мы увидели спад активности», – пояснил Остров. По его словам, ко

второму кварталу текущего года ситуация начала выравниваться, и в Global Jet Capital полагают, что по мере развития года показатели станут более сопоставимыми с нормой.

Остров подтвердил, что на рынке стало меньше самолётов последних моделей, а те, что есть, продаются быстрее. Что касается более старых моделей, то здесь картина иная: «Их изначально выставляют на продажу в большем количестве, но после появления на рынке они дольше ждут своего покупателя». В целом же отрасль сохраняет стабильность.

Говоря об активной разработке новых моделей в сегменте тяжёлых бизнес-джетов, Шваб отметил, что многие из них сейчас выходят на рынок. «Именно поэтому мы наблюдаем очень высокий спрос на такие самолёты». Ожидание поставки Gulfstream G700 может затянуться, но это делает модель G650 ещё более привлекательной. «Первые владельцы этих самолётов выставляют их на продажу, благодаря чему на вторичном рынке появляются отличные варианты для перехода на более совершенные модели».

Хотя сегмент долевого владения стал лидером по темпам роста, «на эти самолёты наблюдается и высокий спрос со стороны частных эксплуатантов». По его словам, это особенно актуально для воздушных судов среднего класса, таких как Cessna Citation Latitude или Embraer Praetor 500. «Появляется прекрасная возможность сменить самолёт на более современный, не обязательно при этом пропорционально увеличивая прямые эксплуатационные расходы».



ACH140 Line и ACH145 Mercedes-Benz Edition покоряют рынок

Представляя два новых варианта интерьера – ACH140 Line и ACH145 Mercedes-Benz Edition – подразделение Airbus Corporate Helicopters (ACH) продолжает развивать традицию сотрудничества с внешними партнёрами, чтобы предложить клиентам больше возможностей.

В феврале 2026 года ACH представило новый дизайн салона в линейке Editions – ACH145 Mercedes-Benz Edition, пришедший на смену предыдущей версии, также разработанной совместно с Mercedes-Benz. Позднее, в марте, на выставке

Verticon компания показала интерьер ACH140 Line, продемонстрировав как новую стилистику коллекции Line, так и новый подход к производству VIP-салонов: теперь ACH выпускает их при участии сторонних подрядчиков, отвечающих за изготовление мебели и отделку салона. Оба проекта подчёркивают готовность ACH к сотрудничеству с другими компаниями.

«У нас всегда существовала традиция партнёрства, даже если оно не было оформлено как совместный брендинг», – говорит Фредерик Лемос, глава ACH.



«Мы сотрудничали с дизайнерами яхт при создании моделей ACH175 и ACH160, а в своё время работали с домом Hermès над ACH135. Наша цель – работать с теми, кто побуждает нас выходить за рамки привычного и предлагать клиентам уникальные решения, отличающиеся особым уровнем комфорта для пассажиров и мастерством исполнения – деталями, которые ранее не встречались в вертолётках».

Предложение ACH в области интерьеров базируется на трёх основных направлениях. Салоны ACH Line, разработанные силами самой компании, доступны для всех моделей вертолётки ACH. В их основе лежат стандартные элементы конструкции (внешний вид, напольное покрытие, двери, панели и т. д.), дополненные готовым модульным салоном (концепция «plug-and-fly»), который отличается эксплуатационной эффективностью, лёгкостью, стильным дизайном, доступной ценой и возможностью быстрой перекомпоновки под разные задачи.

Второе направление – ACH Exclusive. Салоны Exclusive, доступные только для трёх крупнейших моделей ACH, отличаются более сложными конструктивными решениями: например, они могут оснащаться распашной дверью (для ACH160 и ACH175) или дверью-трапом (для ACH225). Как правило, устанавливаются окна с двойным остеклением для улучшения звукоизоляции, также возможно использование электрохромных технологий. Эти салоны отличаются более высоким уровнем проработки деталей, а также более совершенными системами управления салоном (CMS) и развлечения на борту (IFE). По словам Лемоса, благодаря специальной обшивке, создающей

эффект «кокона», а также особой конструкции дверей и окон, салоны серии Exclusive обеспечивают высочайший уровень шумоизоляции. Модель АСН225 предназначена исключительно для перевозки глав государств и поставляется либо в гражданской версии, либо в варианте с планером, адаптированным для установки военных систем защиты.

Третьим направлением деятельности является се-

рия АСН Editions, в рамках которой АСН сотрудничает с престижными брендами, не связанными с авиацией. Салоны этой серии призваны привнести уровень изысканности, характерный для платформы Exclusive, в модели меньшего размера, такие как АСН135, АСН130 и АСН145.

Партнёрство АСН и Mercedes-Benz

Партнёрство АСН и Mercedes-Benz началось в 2010

году с выпуска модели АСН145 Mercedes-Benz Style. В 2015 году была представлена обновлённая версия, создание которой было обусловлено развитием философии дизайна Mercedes-Benz под названием «Sensual Purity» («Чувственная чистота»). «С тех пор наш продукт эволюционировал, поэтому спустя 10 лет было вполне естественно полностью обновить интерьер совместно, учитывая при этом опыт эксплуатации, накопленный нашими клиентами», - отмечает Лемос.

Компания АСН поставила 26 уникальных экземпляров модели АСН145 Mercedes-Benz Style. В версии АСН145 Mercedes-Benz Edition сохранены некоторые характерные элементы оригинала, например, деревянный пол. Несмотря на ряд эстетических изменений, главной целью было сохранить прежнюю концепцию и дух модели. «Мы воплотили новейшее прочтение философии «Sensual Purity», характерное, в частности, для линейки Mercedes-Benz EQS, с её лаконичными линиями», - поясняет Лемос. «Мы работаем с ограниченным пространством, и именно поэтому нам так нравится сотрудничать с автомобильной индустрией: здесь много общего в плане дефицита места, восприятия комфорта пассажирами и времени, проводимого на борту». Общий вид салона АСН145 Mercedes-Benz Edition: кресла из белой кожи, обращённые как по ходу, так и против хода движения, центральная консоль с отсеками для хранения, пол с отделкой под дерево и детали оформления потолка. Расположенные между креслами модули для хранения в АСН145 Mercedes-Benz Edition также служат мягкими подлокотниками и оснащены встроенными подстаканниками.



Салон отличается открытой архитектурой с плавными, обволакивающими линиями и новыми эргономичными креслами. Перегородки были переработаны и теперь украшены фирменным мотивом в виде звезды Mercedes-Benz. Салон отличается открытой архитектурой, создающей ощущение обволакивающего пространства, плавными линиями и новыми креслами эргономичной формы. Были переработаны перегородки. Так, на стене, отделяющей кабину пилотов от пассажирского салона, теперь присутствует фирменный мотив – звезда Mercedes-Benz. Грузовой отсек также был модифицирован с учётом пожеланий клиентов для максимально эффективного использования пространства.

Одним из элементов, который АСН планирует сохранить во всех своих моделях (включая эту), является модульность салона. «Мы предлагаем множество вариантов компоновки кресел, которые можно легко менять – переход от одного варианта к другому занимает не более 30 минут», – поясняет Лемос. «Например, все кресла можно демонтировать для перевозки груза». В салоне АСН145 могут разместиться от четырёх до восьми пассажиров (в два или три ряда). В передней и задней частях салона могут быть установлены шкафы. Дизайн кабины пилотов выдержан в едином стиле и ориентирован на функциональность.

Как и прежде, салон вертолёт Mercedes-Benz от-

личается улучшенной звукоизоляцией. Лемос поясняет, что здесь используются специальные панели и особые материалы отделки, способствующие снижению уровня шума. Кроме того, перегородки, отделяющие салон от кабины пилотов и грузового отсека – двух зон, через которые в салон обычно проникает больше всего шума, – также обеспечивают дополнительную изоляцию. Пассажирам предлагаются гарнитуры с функцией шумоподавления, однако, по словам Лемоса, вполне можно обойтись и без них.

Сохранена фирменная концепция контурной подсветки, характерная для предыдущих версий (особенно в боковых зонах), но при этом обновлено оформление потолка. «Мы также предусмотрели подсветку под шкафчиком, которой клиенты могут управлять с помощью системы i-FEEL CMS», – отмечает Лемос.

Система i-FEEL CMS позволяет пассажирам управлять контурной подсветкой, интеркомом (например, обеспечивая конфиденциальность разговора между двумя пассажирами в гарнитурах), а также двухзонной системой кондиционирования воздуха.

АСН140 Line

Тем временем в интерьере нового АСН140 Line дебютирует новый язык дизайна, который будет постепенно внедряться во всей линейке АСН. Лемос характеризует новую философию дизайна как сочетание динамики и утончённости: вытянутые линии и контуры придают вертолёту неповторимый стиль. «С точки зрения визуального облика,



индивидуальности и изысканности материалов АСН140 Line – это уникальное предложение для всей линейки», – добавляет он.

Начало поставок АСН140 Line ожидается в 2030 году – через два года после передачи заказчику первого экземпляра Н140. Лемос полагает, что этот вертолёт предложит рынку совершенно новые преимущества: современные лётно-технические характеристики, «харизматичный» внешний вид (отличающийся Т-образным хвостовым оперением и динамичными формами) и, конечно же, уникальный салон. «Мы предлагаем, пожалуй, лучший салон в этом сегменте на ближайшие годы: просторный шестиместный салон с огромными окнами, обеспечивающими панорамный обзор для всех пассажиров», – говорит Лемос. «Возникает ощущение

открытости внешнему пространству – на мой взгляд, это совершенно новый для данного класса уровень комфорта. Это впечатление ещё больше усиливается при выборе пятиместной конфигурации, в которой одна из секций для хранения вещей обращена назад».

Модульная компоновка салона позволяет разместить до шести пассажиров. Доступны следующие варианты: шесть кресел, пять кресел и консоль для хранения (обращенная назад или вперед), заменяющая кресло в среднем или заднем ряду соответственно, либо четыре кресла и две консоли для хранения.

Новые кресла для вертолётов серии АСН140 отличаются сочетанием различных материалов и на-

личием фирменной бирки АСН. Кресла получили совершенно новый дизайн: изменилась форма наполнителя, отделка, сочетание материалов и такие детали, как небольшая фирменная бирка АСН, которая, по словам Лемоса, свидетельствует о «высочайшем мастерстве исполнения, достигнутом при создании этого вертолёт».

«Это наша визитная карточка, создающая особую, неповторимую атмосферу», – добавляет он. «Мы планируем внедрить этот стиль во всей нашей линейке, чтобы клиенты сразу узнавали вертолёт АСН. Это яркое воплощение нашего фирменного стиля, качества и приверженности мастерству, достигнутой благодаря сотрудничеству с лучшими компаниями отрасли, занимающимися оснащением салонов».

Партнёрство в сфере оснащения салонов

По словам Лемоса, АСН переходит к принципиально новой схеме производства VIP-салонов, особенно для вертолётов серии АСН Line. В проекте АСН140 Line компания Airbus Helicopters Italia будет отвечать за разработку проектной документации (STC) и интеграцию компонентов на заводе, а также координировать работу двух подрядчиков, выбранных по итогам тендера. «Компания F/List займётся изготовлением всех элементов интерьера: шкафчиков, деталей из углеволокна и перегородок», – поясняет Лемос. Компания Borghino из Авиньона (Франция), специализирующаяся на отделке салонов и уже работавшая над такими эксклюзивными моделями, как АСН175, займётся изготовлением элементов интерьера и обивкой кресел. Это поистине начало большого приключения.



Самолёт недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Cessna T182T Skylane TC**

Год выпуска: **2023 г.**

Место съемки: **август 2026 года, Pervushino - UWUO, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович