

Будущее швейцарской авиации - электрическое? | L'avenir de l'aviation suisse sera-t-il électrique ?

Auteur: Надежда Сикорская, [Зельцах](#) , 13.10.2025.



Самолет Smartflyer (DR)

Компания H55, известная разработкой системы электрического привода вслед за Solar Impulse, а также Dufour Aerospace и Cellcius: экосистема вокруг электрической авиации в Швейцарии динамична.

|

H55, connu pour avoir développé un système de propulsion électrique dans le sillage de Solar Impulse, Dufour Aerospace ou encore Cellcius: l'écosystème autour de l'aviation électrique est dynamique en Suisse.

L'avenir de l'aviation suisse sera-t-il électrique ?

Будет ли электрический самолет будущего швейцарским? В то время как электрификация становится нормой на автодорогах, декарбонизация авиации развивается медленно, но верно.

Швейцария обладает солидной сетью стартапов в области электрической авиации. H55, известная разработкой системы электрического привода вслед за Solar Impulse, Dufour Aerospace и Cellcius: экосистема вокруг электрической авиации в Швейцарии динамична. Наиболее продвинутым инновационным проектом в области авиации эксперты считают Smartflyer – прототип электрического самолета, который можно преобразовать в гибридный самолет.

В течение вот уже девяти лет стартап Smartflyer, базирующийся в Зельцах (кантон Золотурн), разрабатывает прототип четырехместного электрического самолета, который можно преобразовать в гибридный самолет с одной особенностью: его винт расположен на хвосте, а не в передней части.

«Это самолет, специально сконструированный для электродвигателя, - объясняет основатель Smartflyer Рольф Штубер и уточняет для людей, далеких от авиации: «Двигатель на хвосте примерно на 25 % эффективнее, чем на носу». Будем знать!

Самолет все еще находится в стадии доработки. Перед тем как он сможет взлететь, необходимо установить батареи. «В конце года или в начале 2026 года мы начнем с наземных испытаний, а затем перейдем к испытаниям на высокой скорости», — говорит Доминик Хейри, руководитель проекта Smartflyer.

«Если нам удастся доказать, что самолет ведет себя безопасно на земле, что аэродинамика работает так, как мы себе представляем, то Федеральное авиационное управление выдаст нам разрешение на полет», - продолжает он.

В настоящее время у Smartflyer - два часа автономной работы в полностью электрической версии, что «в два раза больше, чем у обычных электрических самолетов, которые уже сегодня представлены на рынке», уточняет Доминик Хейри. Предназначенный для обучения пилотов авиакомпаний, он сможет пролететь 700 км в гибридной версии. Рольф Штубер и Доминик Хейри мечтают выпустить его на рынок в начале 2030-х годов.

В целом на сегодняшний день, по данным Федерального управления гражданской авиации, в Швейцарии зарегистрировано 45 электрических самолетов. Большинство из них – мотопланеры или прототипы. Несмотря на то, что единственным сертифицированным электрическим самолетом в мире является Velis Electro словенской компании Pipistrel, Швейцария была пионером в этой области, ведь именно здесь, а точнее – в Эквилиенсе (кантон Фрибург) этот самолет совершил в 2020 году свой первый полет и теперь одиннадцать таких самолетов летают в Швейцарии. «С Pipistrel у нас появилась возможность эксплуатировать не только прототипы, - говорит Марк Корпато, импортер самолета. – Мы были первыми в мире,

и это дает нам определенное преимущество».

Швейцария извлекла важные уроки из этого проекта, подчеркивает Марк Корпато. «Пять лет спустя мы наработали около 6000 часов с этим парком и приобрели большой опыт, особенно в области аккумуляторов, которые являются действительно критическим моментом в электрических самолетах», - заявляет он.

Батареи и их вес по-прежнему остаются серьезным препятствием для развития электрических самолетов большой вместимости. За последние пять лет ни один самолет в мире, даже самый маленький, не получил сертификат.

Так что, несмотря на бурное развитие электрической авиации, придется еще немного подождать, прежде чем можно будет лететь в отпуск на самолете с нулевым выбросом углерода. На данный момент большинство проектов по созданию электрических самолетов для ближних перевозок в мире делают ставку на гибридные модели, частично использующие керосин или бензин для увеличения дальности полета.

Но для дальних рейсов «исследования в настоящее время в основном сосредоточены на экологически чистом авиационном топливе, синтетическом керосине, - объясняет Рольф Штубер, бывший пилот авиакомпании и основатель Smartflyer. - В среднесрочной перспективе это хороший способ сократить выбросы CO₂, но в более долгосрочной перспективе будущее за водородом, будь то топливные элементы или обычные турбины, работающие на водороде».

Однако такие проекты требуют больших инвестиций, предупреждает Рольф Штубер, «особенно в инфраструктуру аэропортов». «Поэтому я считаю, что придется подождать еще несколько десятилетий, прежде чем мы сможем летать без выбросов благодаря водороду».

Ставка высока: если ничего не будет сделано, авиация в конечном итоге может стать ответственной за четверть выбросов CO₂ на планете.

[швейцарская авиация](#)



[Надежда Сикорская](#)

Nadia Sikorsky

Rédactrice, NashaGazeta.ch

Source URL: <https://nashagazeta.ch/node/35559>