



Согласно новому 10-летнему прогнозу компании Forecast International, производство бизнес-джетов будет увеличиваться до конца десятилетия, прежде чем в 2030 году наступит спад. С 2026 по 2035 годы компания прогнозирует поставку около 7900 бизнес-джетов. Годовой объём производства вырастет с 752 самолётов в 2026 году до 830 в 2029 году, затем снизится до 604 в 2030 году и восстановится до 863 к 2035 году.

Особенно интересен прогноз спада в 2030 году, учитывая, что спрос на деловую авиацию в этот период останется высоким. По данным компании, во второй половине десятилетия отрасль будет характеризоваться сильным базовым спросом, стабильными сделками и продолжающимся интересом со стороны состоятельных частных лиц и корпораций. Однако ограничения в цепочке поставок, нехватка рабочей силы и длительные сроки доставки комплектующих будут сдерживать рост производства.

Тем временем, еженедельный обзор WINGX показывает, что через три недели после начала ирано-израильско-американского конфликта деловая авиация на Ближнем Востоке столкнулась с худшей неделей за всю историю: на 11-й неделе (завершившейся 15 марта) количество вылетов бизнес-джетов снизилось на 44% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Это превзошло даже первоначальный шок 9-й недели и подтвердило, что частичная стабилизация, наблюдавшаяся на 10-й неделе, была временной.

Стоимость авиационного топлива Jet-A продолжает увеличиваться по ключевым показателям. В государствах Персидского залива цены на него сейчас более чем в два раза выше, чем до начала конфликта.

В мировом масштабе активность бизнес-джетов остаётся стабильной, увеличившись на 4% на 11-й неделе. Снижение активности в регионе Ближнего Востока повлияло на глобальные показатели лишь на 0,4%.



Облегчения не предвидится: на Ближнем Востоке резкое сокращение трафика из-за удвоения цен на топливо

WINGX: спустя три недели после начала ирано-израильско-американского конфликта деловая авиация Ближнего Востока зафиксировала худшую неделю за всё время

стр. 22

Forecast International прогнозирует снижение поставок бизнес-джетов после 2030 года

Согласно новому 10-летнему прогнозу американской аналитической компании Forecast International, производство бизнес-джетов будет расти до конца десятилетия, прежде чем прогнозируемый спад в 2030 году прервет этот восходящий цикл

стр. 27

Argus: в феврале активность бизнес-авиации выросла во всех сегментах

В феврале активность бизнес-авиации во всём мире показала рост на 6,3% по сравнению с февралем 2025 года и на 1,4% по сравнению с январем 2026 года. Северная Америка продемонстрировала очень сильные результаты, завершив февраль с годовым приростом в 5,3%, а Европа выросла на 2,2%

стр. 28

Phantom 3500: взгляд изнутри

В сентябре 2025 года был объявлен крупный заказ: с 2030 года Flexjet добавит 300 новых бизнес-джетов с дополнительным опционом в свой парк самолётов для долевого владения. Это первый заказ на совершенно новый суперсредний бизнес-джет, позиционируемый как вызов традиционным конструкциям самолётов – Phantom 3500 от Otto Aerospace

стр. 29

МАК завершил расследование крушения Falcon в Афганистане

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) завершил расследование катастрофы частного самолёта Falcon, произошедшей в 2024 году в Афганистане. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе комитета.

«Комиссия МАК завершила расследование авиационного происшествия с самолётом Falcon 10 RA-09011, произошедшего 20 января 2024 года в Афганистане», - сказали в МАК. В результате катастрофы погибли двое россиян – предприниматель Анатолий Евсюков и его жена Анна. Травмы получили двое пилотов. В комитете рассказали, что экипаж самолёта допустил несколько ошибок в ходе подготовки и во время полёта, причиной катастрофы стало отключение обоих двигателей.

«Катастрофа самолёта Falcon 10 RA-09011 произошла ночью, при выполнении вынужденной посадки ВС (воздушного судна) вне аэродрома в горной

местности, необходимость которой, наиболее вероятно, была обусловлена последовательным самовыключением двух двигателей в полёте из-за полной выработки топлива», - говорится в документе.

Как установили в МАК, факторами катастрофы, наиболее вероятно, явились просчёты экипажа. Так лётчики были недостаточно подготовлены в использовании навигационного оборудования этого типа самолётов, не ознакомились с прогнозом погоды перед вылетом, действия на случай ухудшения погоды не были предусмотрены. Также экипаж не выставил оптимальный режим полёта, что привело к повышенному расходу топлива, своевременно не принял решение о посадке на ближайший аэродром после возникновения ЧП, не предупредил наземных диспетчеров об аварийной ситуации, связанной с критическим остатком топлива.



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 Сингапуре вводится экологический налог для бизнес-авиации

Клиенты, бронирующие чартерные рейсы в следующем месяце с вылетом из Сингапура, должны будут заплатить новый национальный сбор за экологически чистое авиационное топливо (SAF). Эта схема – часть национального мандата по SAF, объявленного в ноябре.

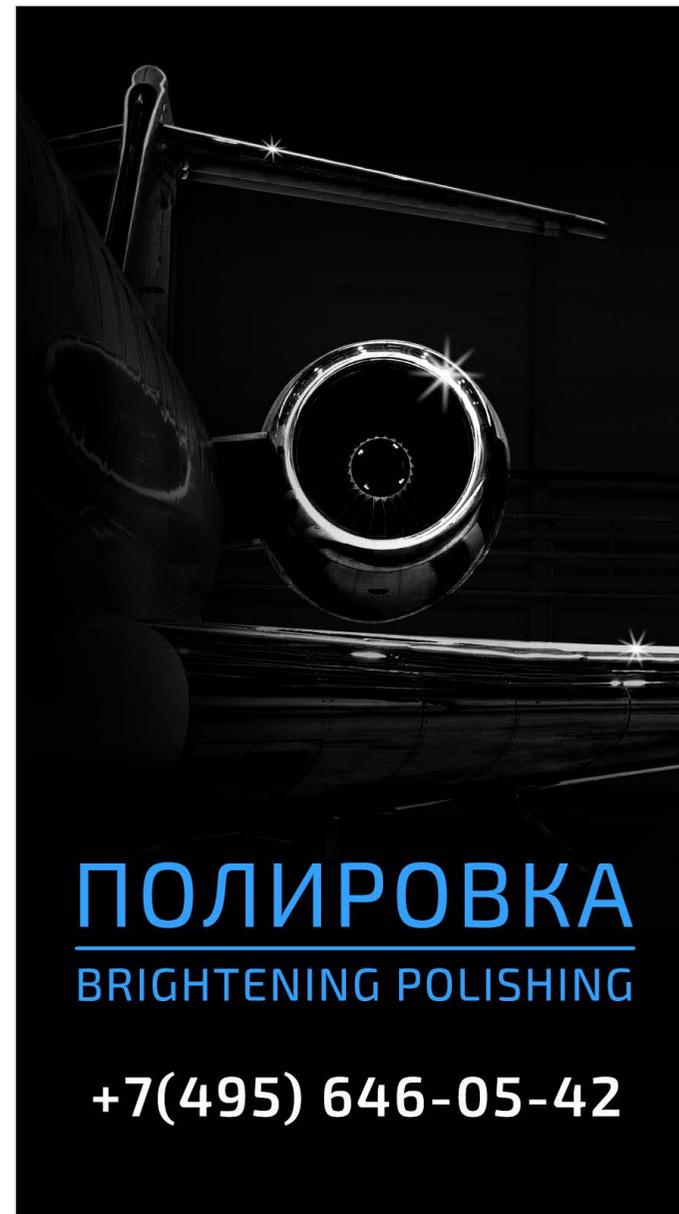
Все коммерческие пассажиры, будь то клиенты авиакомпаний или частные чартерные клиенты, будут облагаться сбором, который взимается за каждый самолёт и варьируется в зависимости от дальности рейса. Фактическая сумма увеличивается в зависимости от четырёх географических категорий и размера самолёта.

Например, за полёт на Bombardier Challenger 650 придется заплатить от 100 до 1040 сингапурских долларов, а на Gulfstream G650 – от 190 до 1950 сингапурских долларов. Согласно Управлению гражданской авиации Сингапура (CAAS), учебные,

благотворительные и гуманитарные рейсы будут освобождены от сбора.

В 2025 году была создана национальная Сингапурская компания по авиационному топливу (SAFCo) для агрегирования спроса и централизованной закупки авиационного топлива, финансируемая за счет авансовых сборов. В прошлом месяце CAAS, SAFCo и девять других компаний запустили в Сингапуре «первый эксперимент по централизованной закупке экологически чистого авиатоплива».

Согласно прогнозам, к 2030 году Сингапур должен увеличить долю SAF в национальном объёме потребления авиатоплива до 3-5%. В ноябре производитель SAF Aether Fuels и компания Aster, занимающаяся энергетическими и химическими решениями, также подписали соглашение о разработке завода по производству SAF в Юго-Восточной Азии.



Gulfstream назначает MJets своим торговым представителем в Таиланде

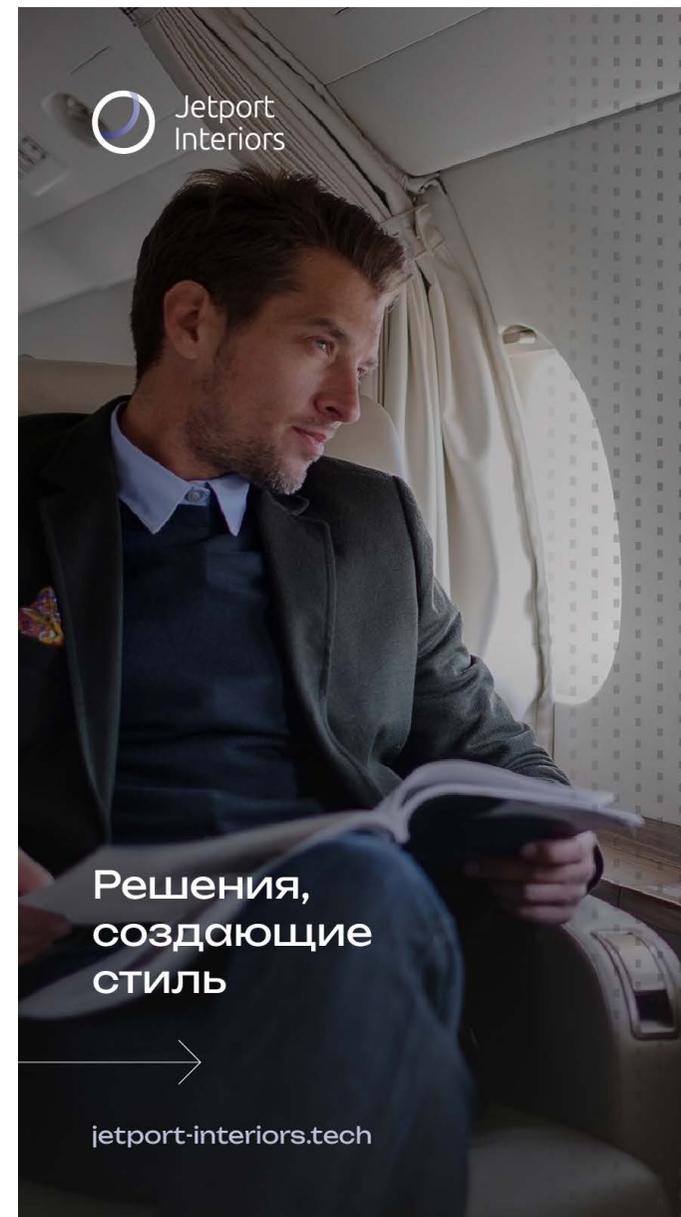
Компания Gulfstream Aerospace назначила MJets своим авторизованным международным торговым представителем по продажам бизнес-джетов в Таиланде. В соответствии с соглашением, MJets будет отвечать за продвижение и поддержку Gulfstream среди нынешних и потенциальных клиентов по всей стране Юго-Восточной Азии.

Майкл Свифт, вице-президент Gulfstream по международным продажам, сказал: «Поскольку мы продолжаем наблюдать рост деловой авиации в Азии, мы с нетерпением ждём возможности использовать местный опыт MJets, чтобы предоставить нынешним и потенциальным клиентам

возможность лично оценить высокое качество и мастерство изготовления самолётов Gulfstream».

Компания Gulfstream заявила о значительном росте в Азии, особенно в сегменте новейших моделей, Gulfstream G700 и G800. Несколько самолётов G700 уже поставлены в регион, а первый самолёт G800 прибудет туда в 2026 году.

Компания MJets предоставляет услуги по продаже, управлению и обслуживанию самолётов, включая первый в Таиланде терминал для бизнес-авиации в международном аэропорту Дон Муанг в Бангкоке. Компания также эксплуатирует первый самолёт Gulfstream G700, поставленный в Таиланд.



Gama Aviation приобретает чартерного брокера Hunt & Palmer

Gama Aviation договорилась о приобретении британского чартерного брокера Hunt & Palmer. Группа компаний, предоставляющая услуги в сфере деловой авиации, заявила, что ожидает завершения сделки к концу следующей недели.

Hunt & Palmer является видным игроком в секторе частных чартерных рейсов с 1986 года. Gama Aviation, работающая в качестве оператора чартерных рейсов, добавляет этот бизнес в свой портфель, который также включает управление воздушными судами, техническое обслуживание и FBO.

По словам Gama, приобретение расширит её возможности в области управления воздушными судами и чартерных рейсов, «обеспечивая немедленный рост масштабов, глобальный охват и дополнительную экспертизу в деловой авиации, коммерческих чартерных рейсах, музыкальных турах и грузовых перевозках». Группа заявила, что продолжит использовать бренд Hunt & Palmer и сохранит свои брокерские офисы по всему миру в Великобритании, США, Гонконге и Австралии. Стороны не раскрыли финансовые условия сделки.



eVTOL в РФ полетят через 3-4 года

В России запуск первых экспериментальных беспилотных авиаперелётов с участием пассажиров может состояться в течение ближайших трех-четырёх лет. До этого технологии планируется отработать на грузовых перевозках. Об этом министр транспорта РФ Андрей Никитин сообщил в интервью Наиле Аскер-заде для ИС «Вести».

По словам главы Минтранса, в настоящее время тестирование таких решений уже начинается на грузовых перевозках, в том числе в сложных климатических и географических условиях.

«Мы с грузом уже начинаем эти технологии отрабатывать, как это работает в зимних условиях на Севере, в каких-то отдаленных местностях. Эта работа сейчас идет – отработка технологий. Как только мы будем понимать, что это безопасно, мы потихонечку будем переходить уже к каким-то пассажирским технологиям. Я думаю, что это где-то три-четыре года до начала первых опытных полётов с людьми», - сказал он.

Министр также отметил, что переход к перевозке пассажиров беспилотными воздушными судами возможен только после полноценной проверки всех решений в сегменте грузовой авиации. Как подчеркнул Никитин, на первом этапе необходимо «однозначно отработать всё в чисто грузовом режиме», чтобы убедиться в надёжности и безопасности применяемых технологий.

Источник: РЖД-партнер

BBGA и ЕВАА расторгли соглашение о двойном членстве

Две ведущие ассоциации деловой авиации объявили о планах прекратить в конце этого года действие своего давнего соглашения о двойном членстве. Британская ассоциация деловой авиации и АОН (BBGA) и Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) заявили, что срок действия их соглашения о совместном членстве истекает 7 августа 2026 года, положив конец партнёрству, длившемуся более десяти лет.

Соглашение позволяло компаниям быть членами обеих организаций в рамках единой структуры, что способствовало укреплению сотрудничества между деловой авиацией Великобритании и Европы.

Обе ассоциации заявили, что совместное решение

было принято после обсуждений будущей структуры соглашения. Организации подтвердили, что им не удалось достичь соглашения по поводу членских взносов, что привело к решению о прекращении действия текущей системы. После истечения срока действия соглашения возможность двойного членства будет недоступна. Действующим членам будет предложено выбрать новое членство.

Несмотря на изменения, обе группы заявили, что продолжат сотрудничество в представлении интересов отрасли деловой авиации как на национальном, так и на европейском уровнях. BBGA и ЕВАА заявили, что по-прежнему привержены поддержанию конструктивных отношений и обеспечению плавного перехода для компаний, в настоящее время имеющих двойное членство.



Daher made in USA появится в 2027

Компания Daher считает, что её пятилетний стратегический план «Взлёт 2027», запущенный в 2023 году, реализуется в соответствии с графиком. Это происходит на фоне продолжения работы Daher Aircraft над третьей сборочной линией, расположенной в городе Стюарт, штат Флорида, где увеличение производственных мощностей дополняет разработку технологий.

В настоящее время после продления срока долгосрочной аренды площадки в Стюарте ведётся строительство двух сборочных цехов TBM и Kodiak. Хотя в 2024 году производитель заявлял, что первый самолёт сойдет с конвейера в конце 2025 или начале 2026 года, теперь эта дата пересмотрена и перенесена на 2027 год.

Тем временем технологический центр Daher Aircraft «Fly'in», открытый в январе 2025 года в штаб-квартире компании в Тарбе, Франция, также продолжает работу над смежными авиационными разработками. К ним относятся быстрое прототипирование, тестирование, обработка данных и искусственный интеллект, которые «ускоряют движение к созданию более «электрических» воздушных судов и интеграции двойного назначения».

В июне Daher была выбрана одним из двух основных партнёров в консорциуме по разработке демонстрационного средневысотного дальнего беспилотника EyePulse, первый полёт которого состоялся в декабре.

Michelin сделал для Falcon 10X специальные лёгкие шины Sky Light

Компания Michelin планирует снизить вес и увеличить срок службы шин на 10-20% к моменту начала эксплуатации новых шин Air X Sky Light на Dassault Falcon 10X, поставки которого, как ожидается, начнутся в конце 2027 года. Французская группа разработала эту технологию специально для нового бизнес-джета и теперь стремится к тому, чтобы эти шины выбрали для других самолётов.

В боковине и борте шины Sky Light применён гибридный корд и ткани нового поколения, которые одновременно прочнее и легче, чем те, что использовались в более ранних моделях шин. Кроме того, компания внедрила новые технологии производства и переработала дизайн протектора.

По данным Michelin, снижение веса приведёт к уменьшению расхода топлива и выбросов. Благодаря уменьшенному износу шин Sky Light компания рассчитывает на увеличение срока службы и снижение воздействия на окружающую среду на протяжении всего жизненного цикла.

Компания Michelin представила шины Sky Light на Парижском авиасалоне 2023 года и тесно сотрудничает с Dassault по мере продвижения работ над Falcon 10X, ранее поставляя шины для истребителей этого производителя. К 2050 году Michelin планирует производить все свои шины из возобновляемых и переработанных материалов.



Comlux ввела в строй Global 8000

Comlux приступила к эксплуатации на правах управления новейшего бизнес-джета Bombardier Global 8000. Воздушное судно зарегистрировано на Арубе.

В октябре прошлого года Bombardier объявила о поставке Comlux в 2026 году самолёта Global 8000. Comlux, известная своим опытом в сфере дальнемагистральных авиоперевозок на таких бизнес-джетах, как Bombardier Global 6000 и Global 6500, стратегически расширяет своё предложение чартерных перевозок флагманским самолётом Bombardier.

«Bombardier Global 8000 идеально интегрируется в наш дальнемагистральный флот, занимая промежуточное положение между нашими широкофюзеляжными самолётами и Global 6500», - заявил генеральный директор Comlux Aviation Андреа Дзанетто. «В Comlux мы предлагаем комфорт владения и роскошь в полёте! Мы построили свою репутацию на предоставлении премиальных решений для международных путешествий, и этот самолёт позволяет нам выполнять сверхдальние рейсы. Поставка Global 8000 ознаменует начало новой главы в нашей истории, поскольку мы продолжаем привлекать всё больше клиентов для управления Global 7500 и Global 8000».

Флагманский бизнес-джет Bombardier Global 8000 поступил в эксплуатацию в декабре 2025 года. Этот сверхдальний самолёт является самым быстрым гражданским самолётом в мире с максимальной скоростью 0,95 Маха и дальностью полёта 8000 морских миль, что позволяет пассажирам летать быстрее и дальше, чем когда-либо прежде.

NetJets увеличила свой флот на 19 самолётов за первые 60 дней 2026 года

NetJets значительно расширилась за первые 60 дней 2026 года. Согласно обновленной информации о флоте на веб-сайте, за первые два месяца текущего года NetJets добавила в свой флот 19 самолётов. Теперь у NetJets и NetJets Europe 845 частных самолётов, против 781 в феврале 2025 года и 826 самолётов в декабре.

Флот Phenom 300 увеличился на семь самолётов. Таким образом, флот NetJets насчитывает 162 лёгких бизнес-джета Embraer. Следующим по популярности стала Cessna от Textron Aviation, представленная двумя типами самолётов. Флот Latitude увеличился на четыре воздушных судна, достиг-

нув 259 самолётов. Также в парке компании 91 самолёт Longitude, что также на четыре единицы больше, чем на начало года. Флот Praetor 500 увеличился на три единицы, достигнув 13 самолётов.

Парк Bombardier пополнился двумя Challenger 3500, двумя Challenger 650, одним Global 5500 и одним Global 7500.

NetJets заявила, что в этом году ожидает пополнения флота примерно 80 новыми самолётами. В прошлом году по всему миру было поставлено 854 новых частных самолёта.



Vicuna перевозёт животных без хозяев

Компания Vicuna Air, занимающаяся организацией частных чартерных рейсов, запустила услугу, позволяющую перевозить животных без хозяев. Предложение Biscuit Class предлагает полёты на самолёте Gulfstream V с консьержем Vicuna Air, который будет сопровождать животное в салоне.

По словам британской компании, эта услуга представляет собой значительное изменение в вариантах перевозки животных.

Vicuna Air, которая в основном использует самолёты, эксплуатируемые американской компанией Talon Air, в настоящее время бронирует рейсы между Лондоном, Нью-Йорком, Лос-Анджелесом, Сан-Франциско, Парижем и Дубаем. Компания планирует открыть маршруты в Милан, Франкфурт и Торонто. Компания заявила, что стоимость её рейсов сопоставима со стандартными чартерными рейсами, плюс дополнительная плата за класс Biscuit Class, которая варьируется в зависимости от маршрута и размера животного. Для поездки между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско доплата начинается от \$850, а из Лондона в Нью-Йорк – от \$3500.

Компания утверждает, что 99% владельцев считают своих питомцев членами семьи. В качестве дополнительной опции клиенты могут выбрать Biscuit Class Plus, который включает наземную перевозку и оформление необходимых документов. Эта услуга в основном предназначена для собак, но может распространяться и на кошек и некоторых других животных.

Harmony Jets опровергла сообщения о прекращении своей деятельности

Европейский чартерный оператор Harmony Jets опровергает сообщения СМИ о своём банкротстве после катастрофы в декабре 2025 года Dassault Falcon 50. Группа компаний, базирующаяся на Мальте, заявила, что рассматривает возможность подачи судебного иска в связи с «некоторыми статьями в прессе», которые, по её утверждению, содержат «неточные или преувеличенные утверждения».

В понедельник портал Blacklist.Aero сообщил, что компания Harmony Jets и её дочерняя Harmony Aircraft Services «полностью прекратили свою деятельность». В этом сообщении утверждалось, что это произошло после того, как французский авиационный регулятор DGAC инициировал проверку

деятельности Harmony Aircraft Services по ТООР самолётов в аэропорту Лион-Брон (LFLY).

Harmony Jets заявила, что продолжает свою деятельность, но «временно приостановила» чартерные рейсы. Она настаивает на том, что не намерена прекращать продажи и ведёт «постоянные переговоры» с властями, но не уточнила, о каких именно вопросах идёт речь.

Французское агентство БЕА оказывает поддержку ливийским властям после крушения зарегистрированного на Мальте Falcon 50 компании Harmony во время полёта из Турции в Ливию 23 декабря. В результате аварии погибли восемь человек, в том числе начальник штаба вооружённых сил Ливии.



Archer подала встречный иск против Joby в связи с проблемами в цепочке поставок eVTOL

Компания Archer Aviation обвинила своего конкурента Joby Aviation во введении в заблуждение правительства США, инвесторов и общественность относительно предполагаемой зависимости от китайского запчастей для eVTOL. В своём встречном иске против иска Joby, обвиняющего Archer в промышленном шпионаже, Archer в прошлый понедельник заявила, что Joby мошенническим образом классифицировала детали китайского происхождения.

По словам Archer, компания Joby скрывала свои связи с китайскими предприятиями, имеющими отношения к Коммунистической партии Китая,

чтобы избежать «проверки на предмет национальной безопасности» в США. В ответном иске Joby обвиняется в том, что она выдавала себя за «американскую авиационную компанию», чтобы получить выгоду от поддержки правительства США, включая контракты с ВВС и включение в пилотную программу интеграции eVTOL, объявленную 9 марта.

Встречный иск является частью судебного разбирательства, возбужденного компанией Joby в ноябре 2025 года в окружном суде США Северного округа Калифорнии в Сан-Хосе, штат Калифорния. Судебное разбирательство по этому делу назна-

чено на 20 марта. В данном случае Joby обвинила Archer в незаконном присвоении коммерческих секретов и попытке сорвать сделку с застройщиком в сговоре с бывшим сотрудником Joby, Джорджем Киворком.

Компания Joby отрицает какие-либо нарушения в отношении своей импортной практики или предполагаемых связей с Китаем. «Нелепые и клеветнические заявления Archer – это не что иное, как безответственная попытка отвлечь внимание от судебного разбирательства Joby против Archer по делу о краже коммерческой тайны», - заявил Алекс Спиро, адвокат Joby, в электронном письме изданию AIN. «Joby – это компания со штаб-квартирой в США, которая работает в соответствии со строгими нормами по всей своей цепочке поставок, и компания была полностью прозрачна перед правительством США в отношении своей деятельности».

Кроме того, «Joby не имеет связей с Коммунистической партией Китая и не получала грантов или субсидий от китайских властей», - отметил Спиро. «Постоянные юридические проблемы Archer и неудачи в бизнесе не оставили им иного выбора, кроме как прибегнуть к выдуманным, бессмысленным теориям. Мы с нетерпением ждём встречи с ними в суде».

Между тем, юридическая команда Archer утверждает, что у неё есть доказательства того, что компания Joby импортировала «тысячи фунтов материалов» из своего китайского дочернего предприятия Joby Metal Shenzhen, неправильно маркируя их в таможенной документации как обычные потребительские товары – в частности, как заколки для



волос, носки и фотоальбомы. «Предполагается, что эта практика позволила Jobu обойти правила, призванные защитить американскую промышленность и национальную безопасность, а также избежать усиленного федерального контроля за китайскими аэрокосмическими технологиями», - утверждает Archer.

По словам Archer, компания Jobu искажала конкуренцию, снижая производственные затраты за счёт незаконного импорта. В своём встречном иске Archer также утверждает, что Jobu скрывала свои связи в Китае, «удаляя доказательства со своего веб-сайта... и подавляя информацию, которая могла бы вызвать дополнительную проверку в целях национальной безопасности».

Archer утверждает, что компания Jobu вводит в заблуждение потребителей, заявляя, что её самолёты «сделаны в Америке», закупая батареи у китайской компании Jiangsu Zenergy Battery Technologies Group. Согласно иску, руководство Zenergy связано с Fuyao Glass Industry Group, которую Archer обвиняет в связях с Коммунистической партией Китая, а также в истории предполагаемого отмывания денег и нарушений трудового законодательства.

В отчёте Jobu по форме 10-K, поданном в Комиссию по ценным бумагам и биржам США за 2024 финансовый год, говорится, что, хотя основная деятельность компании сосредоточена в США, она «наладила отношения с дочерними компаниями, поставщиками и потенциальными партнёрами на отдельных международных рынках». В более раннем отчёте SEC от декабря 2021 года Jobu Metal Shenzhen упоминается как одна из двух междуна-

родных дочерних компаний, а второй является её компания в Германии.

Японский автомобильный гигант Toyota является одним из главных инвесторов и партнёров Jobu и активно участвует в усилиях компании по производству eVTOL и запуску коммерческих авиоперевозок.

Тем временем Archer импортирует аккумуляторные элементы для своих eVTOL из Тайваня, где их производит компания MoliceL. Хотя Jobu публично не раскрывала поставщиков аккумуляторных элементов для своих серийных летательных аппаратов или прототипов, она давно заявляла, что будет производить собственные аккумуляторные блоки.

«Компания Archer стремится максимально исполь-

зовать ресурсы США и не закупает продукцию в Китае или других странах, вызывающих обеспокоенность у правительства США», - заявил представитель компании изданию AIN. «Мы активно отдаём приоритет отечественным поставщикам, где это возможно. Например, недавно мы перевели всё производство композитных деталей от европейского поставщика к американскому, чтобы ещё больше укрепить наши производственные мощности в США».

23 февраля компания Archer подала иск в Восточный окружной суд Техаса, утверждая, что британский производитель eVTOL Vertical Aerospace нарушил её запатентованную технологию при проектировании новейшего летательного аппарата Valo. Компания Vertical категорически опровергла эти обвинения.

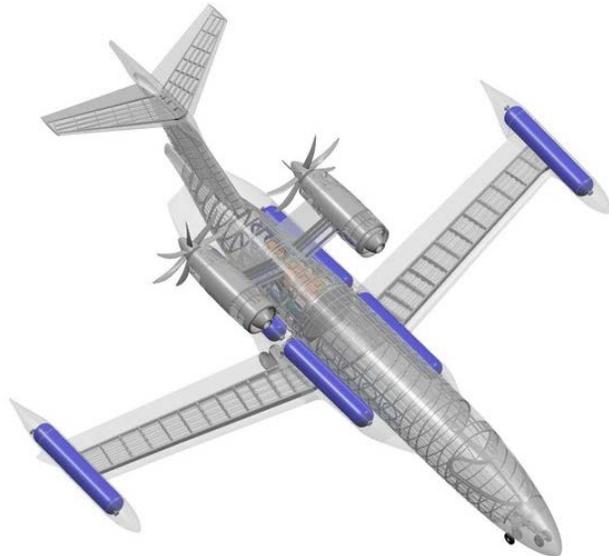


Beyond Aero изменяет конструкцию двигателей и увеличивает вес своего водородного «бизнес-джета»

В обновлённой конструкции разрабатываемого компанией Beyond Aero водородно-электрического бизнес-джета вместо ранее использовавшихся двигателей с канальными вентиляторами были установлены двигатели с толкающими винтами. Во вторник французский стартап опубликовал новые чертежи, объявив о завершении предварительного анализа проекта восьмиместной модели.

Другим существенным изменением в конструкции является увеличение максимальной взлётной массы с 8,6 до 9,6 тонн (21164 фунта). Это означает, что BYA-1 должен быть сертифицирован в соответствии с правилами EASA CS-25, в отличие от правил CS-23 для двухдвигательных региональных самолётов весом менее 19000 фунтов.

Компания Beyond Aero не объяснила причины изменений в конструкции, но сообщила, что завер-



шила разработку архитектуры, которая объединит резервуары для хранения водорода, электрическую силовую установку на основе топливных элементов и систему терморегулирования. Её команда из 80 инженеров в Тулузе приступила к детальной разработке проекта в рамках подготовки к сертификации европейским регулятором.

Электродвигатели с толкающими винтами, установленные в хвостовой части фюзеляжа, будут использовать энергию от газообразного водорода под давлением от 700 бар во внешних баках на законцовках крыльев BYA-1. По данным Beyond Aero, такая конфигурация обеспечивает естественную вентиляцию и упрощает процессы заправки в аэропортах, «избегая при этом дополнительных сложностей, связанных с хранением криогенной жидкости для скорейшего ввода в эксплуатацию».

В январе компания Beyond Aero завершила первые испытания в аэродинамической трубе с использованием модели в масштабе 1:8 на немецко-голландском низкоскоростном аэродинамическом комплексе Wing Tunnels в Маркнесе, Нидерланды. Эти испытания подтвердили ранее объявленные изменения в конструкции, такие как увеличение мощности топливных элементов до 2,4 мегаватт.

Компания Beyond Aero ранее совершила полёт на уменьшенном прототипе с двигательной установкой мощностью 85 киловатт, а в ходе наземных испытаний продемонстрировала мощность в 1200 киловатт. В октябре 2025 года она приобрела часть интеллектуальной собственности американского стартапа Universal Hydrogen, который прекратил своё существование в 2024 году.

«Предварительный анализ проекта подтверждает, что конфигурация самолёта и его основные системы – силовая установка, водородные баки, аэродинамика и авионика – достигли уровня зрелости, необходимого для создания сертифицируемой архитектуры», - прокомментировал главный инженер Beyond Aero Луис Оливейра, ранее возглавлявший отдел сертификации Embraer. «С достижением этого этапа программа переходит в соответствии с графиком к детальному проектированию и проверке интегрированных систем самолёта».

По данным Beyond Aero, самолёт BYA-1, способный перевозить шесть пассажиров, будет иметь дальность полёта до 800 морских миль и крейсерскую скорость 300 узлов. Компания планирует завершить сертификацию и начать поставки до конца 2030 года.



В прошлом году Eve потратила \$224 млн, но финансирования достаточно до 2028 года

Расходы на исследования и разработки стартапа Eve Air Mobility, занимающегося разработкой электрических аэротакси, в прошлом году значительно возросли в связи с началом лётных испытаний, и теперь компания прогнозирует, что у неё достаточно финансирования для обеспечения своей деятельности до 2028 года.

Компания Eve считается одним из лидеров среди нескольких разработчиков электрических воздушных судов вертикального взлёта и посадки (eVTOL), стремящихся сохранить свои финансовые

ресурсы на протяжении невероятно дорогостоящего процесса разработки и сертификации. На сегодняшний день Eve совершила 28 испытательных полётов.

Компания Eve, базирующаяся в Мельбурне, штат Флорида, 16 марта сообщила о том, что в 2025 году её убытки составили \$224 млн – на 62% больше, чем \$138 млн убытков в 2024 году. Этот скачок Eve объясняет ускорением темпов работ. В прошлом году компания потратила на исследования и разработки \$195 млн – это соответствует ожиданиям,

но на 50% больше, чем было потрачено в 2024 году. Расходы на НИОКР в четвёртом квартале 2025 года почти удвоились по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили \$59 млн.

«Увеличение накопленных затрат и расходов в основном обусловлено активизацией научно-исследовательских работ, необходимых для продвижения нашей программы», – говорят в компании. «На сегодняшний день наш бизнес не принес никакой прибыли. Конкуренты в основном находятся в аналогичном положении».

По итогам 2025 года объём денежных средств, их эквивалентов и финансовых инвестиций составил \$392 млн, что на \$303 млн больше, чем на конец 2024 года.

В прошлом году компания Eve привлекла \$230 млн посредством размещения акций и получила кредитные обязательства от Бразильского банка развития на сумму \$38 млн. Уже в этом году, в январе, Eve заключила ещё одно кредитное соглашение на сумму \$150 млн с синдикатом кредиторов.

Компания действительно добилась прогресса в разработке, совершив первый полёт своего инженерного прототипа eVTOL 19 декабря со своего предприятия в Гавиао-Пейшото, Бразилия. Первый полёт положил начало «полноценной и интенсивной лётной кампании», которая на данный момент включает 28 полётов и «набрала более 1 часа лётного времени». «В 2026 году мы рассчитываем совершить около 300 полётов на этом прототипе; при нынешних темпах мы уверенно движемся к достижению этой цели», – говорят в компании.



Joby Aviation начала полёты первого прототипа eVTOL, соответствующего требованиям FAA

Joby Aviation объявила о начале полётов первого прототипа eVTOL, соответствующего требованиям FAA, который она планирует использовать для испытаний по одобрению на инспекцию типа (TIA) в конце этого года. По словам американского производителя, TIA представляет собой заключительный этап процесса сертификации типа, который

откроет путь к коммерческой эксплуатации четырёхместного eVTOL.

Прототип, зарегистрированный под номером N547JX и соответствующий требованиям FAA, совершивший полёт на прошлой неделе, является первым из пяти, которые Joby выделит для лётных

испытаний в рамках сертификации. Остальные четыре уже находятся в производстве на недавно расширенной линии опытных образцов компании в Марине, Калифорния. После первоначальных испытаний с пилотами Joby на борту, пилоты FAA посетят Joby в Марине для проведения испытаний TIA – тщательного процесса, который, вероятно, будет включать сотни полётов в течение года или дольше.

Тем временем Joby будет проводить демонстрационные полёты со своими более ранними прототипами, соответствующими стандартам компании, в рамках федеральной правительственной программы интеграции eVTOL и готовиться к первому пассажирскому полёту в Дубае в этом году.

Начало процесса TIA знаменует переход компании от опытно-конструкторских испытаний к сертификационным испытаниям, подтвержденным FAA, с присвоением «зачёта». «Видеть, как это воздушное судно летает, значит для нашей команды всё», - сказал Дидье Пападопулос, президент по самолётам Joby. «Это подтверждение многолетней упорной работы и знаменует наше вступление в заключительную фазу вывода этого летательного аппарата на рынок. После того, как мы сосредоточились на испытаниях с присвоением «зачёта» как на уровне оборудования, так и на уровне систем, мы теперь переходим к заключительной фазе оценки на уровне самого воздушного судна. Это свидетельствует о том, что наш тщательный процесс проектирования и сертификации приносит свои плоды, и мы с нетерпением ждём возможности приветствовать пилотов FAA в Марине в ближайшее время».



Guimbal представляет новый вертолёт GrandCabri G5

Компания Helicopteres Guimbal представила на выставке Verticon 2026 свой новый пятиместный вертолёт GrandCabri G5, в котором будет использоваться газотурбинный двигатель Safran Arrius 2D.

Этот вертолёт спроектирован таким образом, чтобы занять промежуточное положение между лёгки-

ми поршневыми учебно-тренировочными вертолётами и более крупными турбинными моделями, расширяя семейство Cabri за пределы двухместного Cabri G2. Guimbal говорит, что новый вертолёт сохраняет ключевые конструктивные особенности Cabri, включая многолопастный несущий винт, композитные лопасти, хвостовой винт типа «фене-

строн» и ударопрочную конструкцию, при этом получив характеристики турбинного двигателя.

Бруно Гимбал, основатель и генеральный директор компании Helicopteres Guimbal, говорит: «Внимательно прислушиваясь к нашим клиентам по всему миру, мы выявили высокий спрос на современный, универсальный и мощный многолопастный вертолёт, который бы заполнил пробел между Cabri G2 и H125. GrandCabri G5 идеально отвечает этому спросу. Он сохраняет основные характеристики G2: высокую маневренность, многолопастный несущий винт, композитные лопасти, «фенестрон» и ударопрочную конструкцию, предлагая при этом производительность современного турбинного двигателя при значительно сниженных эксплуатационных расходах. Он также выигрывает от обширного лётного опыта Cabri G2, составляющего 700000 часов на 400 вертолётах, поставленных в 40 стран».

Вертолёт будет оснащён двигателем Safran Arrius 2D, новой модификацией семейства Arrius мощностью 450 л.с., разработанной специально для этой программы. Двигатель оснащён двухканальной системой управления FADEC, предназначенной для снижения нагрузки на пилота, и обеспечит 3000-часовой интервал между капитальными ремонтами.

Компания Airbus Helicopters также приобрела миноритарную долю в Helicopteres Guimbal. Эти инвестиции поддерживают сотрудничество в рамках программы беспилотных вертолётов VSR700, серийное производство которых началось после недавнего заказа из Франции.



MD Helicopters представила модернизированный MD 564 с улучшенными характеристиками

Американский производитель MD Helicopters представил MD 564 – новую модель в своём семействе лёгких многоцелевых вертолётов, в котором были внесены улучшения, направленные на повышение производительности, грузоподъёмности и операционных возможностей. Этот вертолёт получил значительные изменения как в конструкции несущего винта, так и в характеристиках двигателя.

В MD 564 традиционный пятилопастный несущий винт, использовавшийся в более ранних моделях, заменен на шестилопастную систему, а хвостовой винт получил четыре лопасти. Модернизация призвана улучшить подъёмную силу, устойчивость и общую эффективность.

Вертолёт оснащён двигателем Rolls-Royce 250-C47E/3 мощностью до 675 л.с. Он заменяет двигатель 250-C30 мощностью 650 л.с., используемый в MD 530F. Новый двигатель также включает в себя двухканальную полностью цифровую систему управления (FADEC), разработанную для повышения надёжности и оптимизации характеристик.

По словам производителя, ожидается, что совокупное улучшение обеспечит значительное повышение эксплуатационных характеристик. Максимальная взлётная масса вертолёта позволяет зависать вне зоны влияния земли на высотах до 4400 м в стандартных условиях.

Полезная нагрузка увеличилась примерно на 290 кг, а максимальная грузоподъёмность на внешней подвеске – примерно на 340 кг, что расширяет возможности использования вертолёта для таких задач, как авиационные работы, тушение пожаров и

оборонные операции. Ожидается, что MD 564 также получит дальность полёта по правилам визуальных полетов (VFR) около 740 км.

Кабина пилота по-прежнему будет оснащена комплексом авионики Garmin G500 TXi, унаследованным от MD 530F. Система обеспечивает интегрированные средства отображения полётной

информации и инструменты ситуационной осведомлённости, обычно используемые на лёгких вертолётах.

Выпуск MD 564 отражает сохраняющийся спрос на лёгкие вертолёты, способные работать в сложных условиях и перевозить большую полезную нагрузку.



Покупатели вертолёт Robinson получают встроенную систему Crewchief

Компания Robinson предоставит подписку на цифровую систему управления воздушными судами Crewchief Systems покупателям новых вертолёт Robinson R66 NxG и R88, а также ранних версий R22 и R44. Crewchief заменяет бумажные журналы технического обслуживания цифровым решением, которое не только упрощает ведение учёта, но и обеспечивает «оперативную и техническую информацию в режиме реального времени», отмечают в Robinson. Владельцы вертолёт также смогут заказывать запчасти напрямую через платформу Crewchief.

По словам производителя, среди других функций – помощь ИИ для обеспечения прозрачности директив по лётной годности, требований к проверкам и состояния технического обслуживания, «что

позволяет упорядочить документацию и подготовить её к аудиту. Этот проактивный цифровой подход позволяет операторам постоянно отслеживать состояние воздушных судов, повышая соблюдение нормативных требований и уверенность в работе».

«Большинство клиентов используют собственные электронные таблицы», - сказал президент и генеральный директор Robinson Дэвид Смит. «Впрочем, большинство ничего не используют. Они ведут бумажные записи, и, возможно, у них есть электронная система регистрации или система сканирования записей. Это решение выводит всех на новый уровень, а также даёт нам возможность видеть техническое обслуживание парка на более детальном уровне, поэтому, когда клиенты прово-

дят техническое обслуживание через Crewchief, у нас будет доступ к этой информации, чтобы видеть закономерности по всему парку и регулярные замены компонентов. Затем мы можем заблаговременно понять, почему это происходит».

Выбор Crewchief был обусловлен тем, что компания Robinson использует эту программу для управления своим вертолётным парком. «Мы оценивали множество поставщиков в этой области», - сказал Смит. «Это впечатляющая платформа во всех отношениях. Благодаря тому, что она встроена в вертолёт, все записи для вашего воздушного судна создаются ещё до того, как вы заберёте новый вертолёт».

После первоначального периода подписки владельцы вертолёт Robinson с Crewchief смогут продолжить обслуживание и выбрать различные улучшения платформы. «К этому моменту мы надеемся, что это избавит от беспокойства и тревоги по поводу того, стоит ли это того или нет», - сказал он. В любом случае, владелец вертолёт также является владельцем любой информации, хранящейся в системе Crewchief, и может сохранить эту информацию, даже если он отменит услугу. «Такая система – это только преимущество для клиента», - сказал Смит. «Она полезна, но можно обслуживать вертолёт и без неё, и это, безусловно, зависит от клиента. Поддерживая переход от бумажных бортовых журналов, мы предоставляем нашим клиентам информацию в режиме реального времени, необходимую им для того, чтобы опережать график технического обслуживания и продлевать срок службы своего вертолёт».



ADAC Luftrettung вновь становится крупнейшим заказчиком Airbus

Компании ADAC Luftrettung и Airbus Helicopters объявили о подписании стратегического долгосрочного рамочного контракта на поставку вертолётов Airbus H135, H140 и H145. Этот рамочный контракт закрепляет первоначальное соглашение, объявленное на прошлогодней выставке Verticon, где ADAC Luftrettung была представлена как первый заказчик и партнёр по разработке нового вертолёта H140.

Фредерик Брудер, генеральный директор некоммерческой организации ADAC Luftrettung, прокомментировал: «Инвестируя в эти новые вертолёты, мы целенаправленно внедряем передовые авиационные технологии, которые в долгосрочной перспективе значительно улучшат нашу воздушную экстренную медицинскую помощь. Диверсифицированный флот с различными типами вертолётов позволяет нам оптимально реагировать на специфические оперативные требования служб экстренной медицинской помощи. И с этими вертолётами мы полностью способны выполнять спасательные операции в любое время – круглосуточно и даже в темноте. Это рамочное соглашение гарантирует, что безопасность пациентов и полётов – наши абсолютные приоритеты – будут и впредь оставаться на самом высоком уровне. И мы будем достигать этого, исходя из потребностей, с меньшим расходом топлива и большей экономической эффективностью».

Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters, заявил: «Мы гордимся тем, что продолжаем наше многолетнее партнёрство с ADAC Luftrettung, поскольку они прокладывают путь в будущее воздушной спасательной службы.

Интегрируя вертолёты H135, H145 и наш новейший 3-тонный H140 в свой парк, ADAC Luftrettung обеспечивает максимальную универсальность и эффективность. Этот рамочный контракт подчёркивает нашу общую миссию – каждый день предоставлять экипажам самые тихие, безопасные и технологически продвинутые инструменты для оказания жизненно важной помощи и поддержки тем, кто находится в критическом состоянии».

ADAC Luftrettung, один из крупнейших операторов HEMS в Европе, использует 60 вертолётов Airbus на своих 37 базах. В 2025 году этот оператор отреагировал примерно на 50000 вызовов.

H140 – это новейшее пополнение в портфеле Airbus Helicopters. Он был представлен в марте прошлого года. H140 поднимает планку в категории лёгких двухдвигательных вертолётов по таким параметрам, как производительность, экономичность и комфорт для пассажиров и экипажа. Это 3-тонный вертолёт, дополняющий существующее предложение лёгких двухдвигательных вертолётов Airbus Helicopters для служб экстренной медицинской помощи, пассажирских перевозок, а также частной и деловой авиации. Ввод вертолёта в эксплуатацию для сегмента экстренной медицинской помощи запланирован на 2028 год.



Garmin добавляет в базу данных ещё 15 управляемых визуальных заходов

Подписчики базы данных управляемых визуальных заходов на посадку от Garmin получают 15 новых вариантов захода на посадку и 10 аэропортов. Управляемые визуальные заходы на посадку могут быть загружены в авионику и выполнены (вручную или с помощью автопилота) как традиционные инструментальные заходы на посадку, обеспечивая пилотам стабилизированное, беспрепятственное боковое и вертикальное наведение на взлётно-посадочную полосу.

По данным Garmin, управляемые визуальные заходы на посадку доступны для самолётов, оснащённых «авионикой Garmin WAAS, способной работать в режиме радиочастотного управления, например, навигаторами серий GTN и GTN Xi, а также некоторыми интегрированными кабинами Garmin». Каждый заход отображается на геопривязанной схеме захода на посадку, доступ к которой осуществляется через систему Garmin FliteCharts. Инструктаж и выполнение этих процедур аналогичны любым другим заходам на посадку, хотя они являются визуальными процедурами, предназначенными только для использования в условиях визуальной видимости.

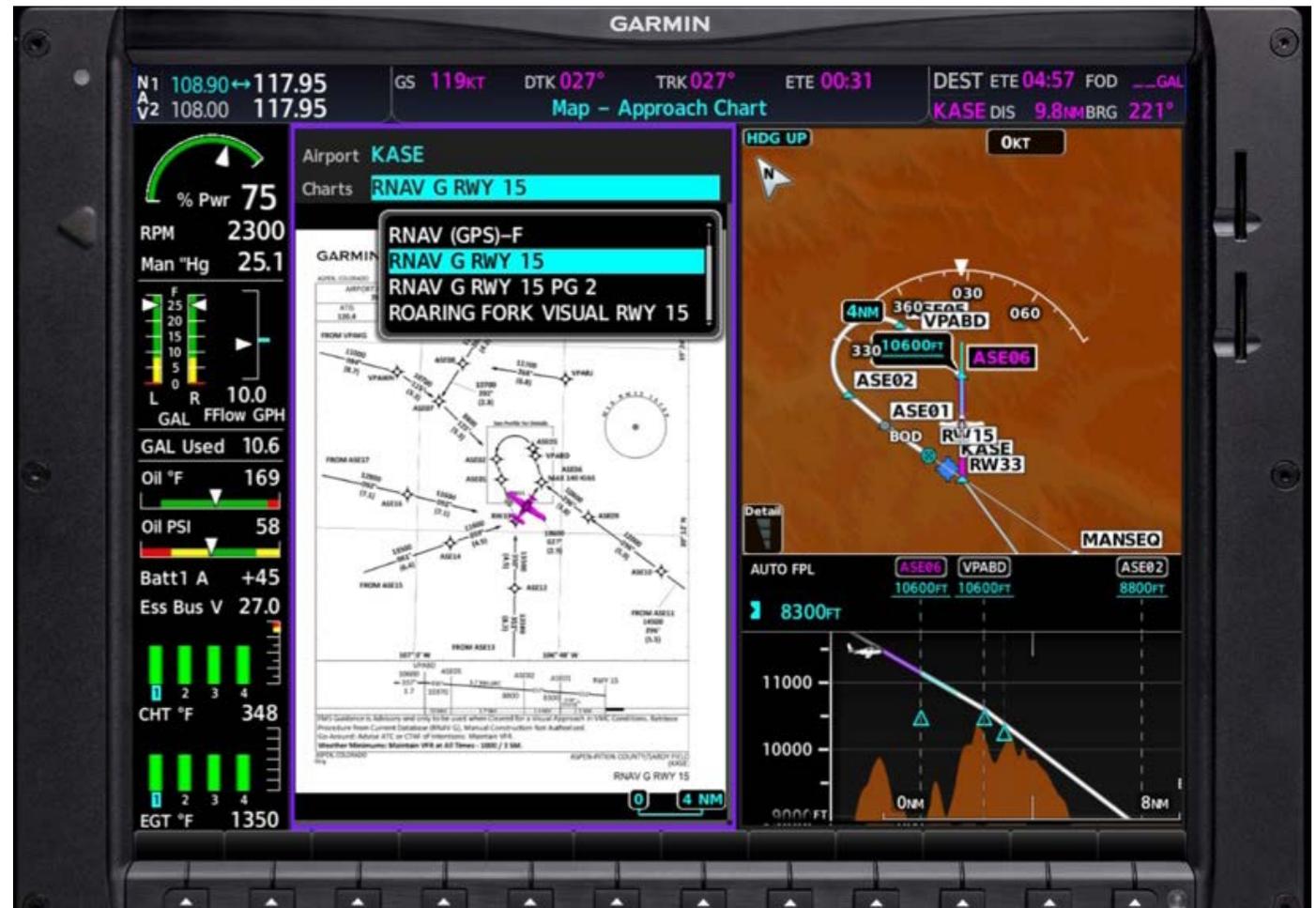
Разработанная компанией Hughes Aerospace база данных заходов на посадку теперь включает процедуры для Лонг-Бич (KLGB) и Сан-Хосе, Калифорния; округа Мейкон (1A5), Северная Каролина; Аспена, Колорадо (KASE), ВПП 15; Салиды, Колорадо (KANK); и других городов.

По данным Garmin, «управляемые визуальные заходы повышают безопасность захода на посадку, обеспечивая более стабилизированный визуаль-

ный заход на скоростных турбовинтовых самолётах, особенно при полётах в аэропорты, расположенные в районах с более высоким рельефом и препятствиями. Эта технология также помогает пилотам, выполняющим визуальные заходы на посадку в аэропортах, окруженных городскими районами и огнями в ночное время, облегчая под-

держание визуального контакта со взлётно-посадочной полосой».

Напомним, аналогичную систему предлагает Honeywell. Система визуального захода на посадку с помощью FMS (FGV) от Honeywell доступна в Северной Америке с 2023 года.



Luminair получает первый Falcon 7X

Немецкая Luminair получила первый из четырёх самолётов Dassault Falcon 7X, остальные придут в течение следующего квартала, поскольку оператор продолжает расширять свой флот. Генеральный директор и соучредитель Luminair Алджернон Троттер заявил, что 7X всегда были частью плана роста компании.

«У нас есть значительный опыт работы с этим типом, и мы считаем его отличной платформой для сверхдальних миссий, при этом сохраняя очень разумные эксплуатационные расходы», - пояснил он. «Он хорошо интегрируется с нашим существующим флотом и позволяет ещё больше расширить наши межконтинентальные возможности».

Самолёт был поставлен из более широкого инвестиционного портфеля Luminair. Компания, получившая сертификат эксплуатанта воздушных судов (АОС) в конце 2024 года, была основана группой бывших сотрудников Air Hamburg и Vista. Самолёты Falcon 7X передаются от немецкого АОС компании Vista и, как подтвердила компания, будут поступать ежемесячно после первой поставки.

Luminair эксплуатирует флот из восьми самолётов, но его размер постоянно растёт. С учётом объявленных поставок, к концу года флот должен увеличиться до 14 самолётов – шести Cessna Citation XLS, четырёх Dassault Falcon 900LX и четырёх Falcon 7X.

Троттер намекнул, что флот может ещё больше расширяться, поскольку компания нацелилась на сегмент суперсредних бизнес-джетов. Объявление о таком заказе ожидается в ближайшее время, добавил он.

После появления Falcon 900LX, модель 7X представляет собой «естественный следующий шаг» в стратегии роста Luminair в сегменте самолётов с просторными салонами, сказал Троттер. В операционном плане этот самолёт расширит возможности Luminair по обслуживанию основных рынков Европы, Северной Америки и Ближнего Востока.

«Falcon 900 оптимизирован для Ближнего Востока», - сказал Троттер. «По сравнению с более лёгкими самолётами, такими как Falcon 2000 или Challenger 650, при изменении маршрута на юг над Саудовской Аравией, чтобы избежать воздушного пространства Ирана или Ирака, 900LX с длительностью полета 9,5 часов может долететь до Европы».

После начала регионального конфликта Luminair совершила более десяти репатриационных рейсов из Ближнего Востока. Троттер сказал, что когда первые удары пришлось по ОАЭ, у Luminair было два самолёта 900LX на земле в международном аэропорту Аль-Мактум.

«У одного из самолётов работали двигатели, нам пришлось их выключить, когда закрыли воздушное пространство», - сказал Троттер. «Это были напряженные три-четыре дня, шесть членов экипажа и два самолёта застряли. Мы тесно сотрудничали с командами в Дубае, и как только воздушное пространство немного открылось посреди ночи, мы смогли эвакуировать оба самолёта». Троттер указал на присущую малому бизнесу гибкость, благодаря которой Luminair смогла быстро перебазировать свои самолёты и скоординировать репатриационные рейсы.

«У нас структурированный подход, мы тесно сотрудничаем с командами безопасности, нашей страховой компанией и экипажами. Будучи небольшой авиакомпанией, мы можем быть очень гибкими. Мы делаем ночную остановку на побережье Красного моря в Египте, затем быструю миссию на Ближний Восток, чтобы забрать людей и вылететь в Европу, и всё это в рамках одного дежурства экипажа», - сказал он. «Нам категорически запрещено делать ночные остановки в регионе – как по соображениям страхования, так и по соображениям безопасности».



JETNET объявляет о следующем этапе развития JETNET iQ

Компания JETNET объявила о начале нового этапа развития платформы JETNET iQ, подтвердив свою долгосрочную приверженность предоставлению глобальному сообществу деловой авиации достоверной, своевременной и основанной на данных аналитической информации.

В дальнейшем JETNET iQ перейдет от модели периодической отчетности к постоянной многоформатной программе сбора информации. Вместо того чтобы представлять свои выводы преимущественно в виде отдельных квартальных или годовых отчетов, JETNET будет всё чаще публиковать аналитические материалы в виде регулярных статей, вебинаров, онлайн-брифингов, презентаций в прямом эфире и других целевых мероприятий.

Дерек Суэйм, генеральный директор JETNET, заявил: «Профессионалы в сфере деловой авиации всё чаще стремятся к получению аналитических данных, соответствующих реальным изменениям в отрасли. Следующее поколение JETNET iQ разработано именно для того, чтобы обеспечить это».

Такой модульный подход позволяет JETNET iQ представлять наиболее важные элементы своего анализа в форматах, которые являются своевременными, доступными и соответствуют тому, как рынок сегодня взаимодействует с информацией. В течение года JETNET будет взаимодействовать с клиентами и партнёрами на более чем 20 отраслевых мероприятиях и выставках, интегрируя аналитические данные iQ непосредственно в наиболее актуальные отраслевые дискуссии и моменты.

JETNET также признает важную роль, которую

уже давно играет в деловой авиации компания Rolland Vincent Associates (RVA) благодаря своим исследованиям, основанным на опросах, и анализу мнений операторов.

Джош Бэрд, президент и главный операционный директор JETNET, сказал: «RVA заслужила прочную репутацию благодаря умению улавливать мнение операторов деловой авиации и преобра-

зовывать это мнение в значимую рыночную перспективу. Мы рады видеть, что RVA продолжает эту работу и развивает свои основанные на опросах знания».

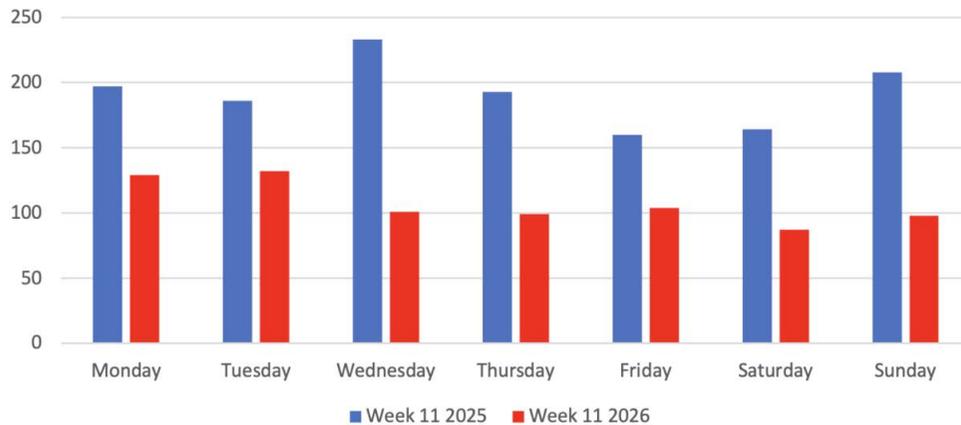
Поскольку JETNET iQ развивается на основе глубокого и непрерывного анализа данных, подход RVA, основанный на опросах, представляет собой дополнительный способ понимания рынка.



Облегчения не предвидится: на Ближнем Востоке резкое сокращение трафика из-за удвоения цен на топливо

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, спустя три недели после начала ирано-израильско-американского конфликта деловая авиация Ближнего Востока зафиксировала худшую неделю за всё время: на 11-й неделе (завершившейся 15 марта) количество вылетов бизнес-джетов сократилось на 44% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, превзойдя даже первоначальный шок 9-й недели и подтвердив, что частичная стабилизация, наблюдавшаяся на 10-й неделе, была недолгой.

Цены на топливо Jet-A продолжают расти по всем основным бенчмаркам, при этом цены в странах Персидского залива сейчас более чем вдвое превышают довоенный уровень. Турция стала основным транзитным узлом для рейсов бизнес-джетов из Ближнего Востока. Анализ с начала марта показывает, что некоторые из этих самолётов направляются в Западную Европу, но многие остаются там или даже возвращаются в страны Персидского залива. Глобальная активность бизнес-джетов остается устойчивой, увеличившись в течение 11-й недели на 4%, снижение активности на Ближнем Востоке отразилось на общемировых тенденциях лишь на 0,4%.



Ежедневное количество вылетов бизнес-джетов на Ближнем Востоке на 11-й неделе 2026 года по сравнению с 11-й неделей 2025 года

Трафик бизнес-джетов на Ближнем Востоке: 11-я неделя 2026 года по сравнению с прошлым годом

На графике сравнивается количество вылетов бизнес-джетов с Ближнего Востока по дням на 11-й неделе 2026 года с аналогичной неделей 2025 года, что является третьей неделей подряд, когда WINGX отслеживает данные, связанные с конфликтом.

11-я неделя 2026 года (9-15 марта) ознаменовалась самым большим спадом активности бизнес-джетов на Ближнем Востоке с начала конфликта. В общей сложности было выполнено 750 рейсов против примерно 1100 на 11-й неделе 2025 года, что на 44% меньше, чем годом ранее. Это резкое ухудшение по сравнению с падением на 4%, зафиксированным в 10-й неделе, и превышает даже обвал на 29% в 9-й неделе. Динамика за три недели, затронутые конфликтом, говорит о тревожной картине: на 9-й неделе наблюдался первоначальный шок, когда было совершено около 1050 рейсов, что на 29% меньше, на 10-й неделе наблюдалась очевидная стабилизация на уровне более 1100 рейсов и всего лишь на 4% меньше в годовом исчислении, но на 11-й неделе количество рейсов резко сократилось до 750. Кратковременное восстановление, наблюдавшееся на 10-й неделе, не продолжилось.

На протяжении всей недели количество рейсов стабильно держалось ниже уровня 2025 года, и ни в один из дней не наблюдалось признаков восстановления. В субботу был зафиксирован самый низкий суточный показатель – всего 87 вылетов, при этом ни в один день количество рейсов не превысило 135.

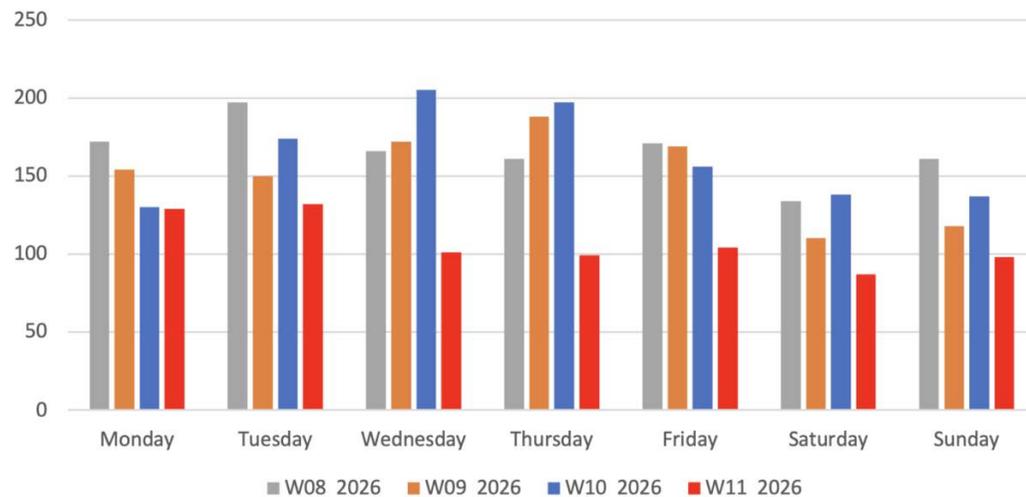
Трафик и заправка бизнес-джетов на Ближнем Востоке: тенденция с начала конфликта из недели в неделю

С момента начала конфликта 28 февраля количество вылетов бизнес-джетов на Ближнем Востоке демонстрирует нестабильную динамику. Базовый уровень до конфликта в 1160 рейсов на 8-й неделе снизился до 1050 на 9-й неделе (-9%), что не отражает истинного масштаба потрясения, учитывая, что конфликт разразился только в последние два дня той недели. На 10-й неделе наблюдалось восстановление, отражающее значительный отток пассажиров из региона (1140 вылетов; +7% по сравнению с предыдущей неделей), после чего на 11-й неделе этот показатель резко упал до 750 вылетов (-34% по сравнению с предыдущей неделей), что стало

самым низким недельным показателем с начала конфликта. Ежедневная картина подтверждает ухудшение ситуации: на 8-й неделе ни в один из дней трафик не опускался ниже 130 вылетов, на 11-й неделе ни один день не превышал 135, а во вторник был зафиксирован рекордный показатель — всего 132 рейса.

Ситуация с заправкой топливом также выглядит весьма мрачно. По оценкам WINGX, на 8-й неделе общая стоимость заправок бизнес-джетов топливом Jet-A1 составила \$1,369 млн, которая на 9-й неделе снизилась до \$1,099 млн (-20%). На 10-й неделе наблюдался резкий рост до \$1,725 млн (+57% по сравнению с предыдущей неделей), что соответствует более дальним полётам, поскольку многие самолёты покинули регион. На 11-й неделе объём заправки упал до \$922 тыс. (-47% по сравнению с предыдущей неделей), что является самым низким показателем за весь четырёхнедельный период. В совокупности данные о вылетах и заправке топливом указывают в одном направлении: 11-я неделя представляет собой самый серьёзный сбой в работе бизнес-джетов на Ближнем Востоке с начала конфликта.

Куда делись самолёты? Турция становится центром передислокации в ходе конфликта

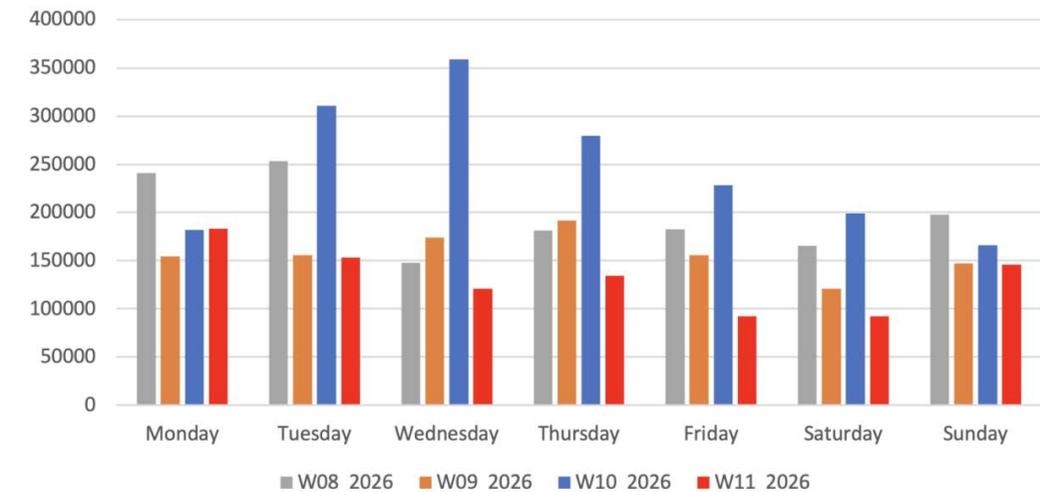


Ежедневные вылеты бизнес-джетов на Ближнем Востоке с 8-й по 11-ю неделю 2026 года

После начала конфликта Турция стала основным пунктом назначения для бизнес-джетов, вылетающих с Ближнего Востока, приняв 410 рейсов и 26,7% всех вылетов с Ближнего Востока в период с 27 февраля по 8 марта. На этой неделе данные WINGX Ground Insight позволяют взглянуть за рамки первоначального этапа и задать следующий вопрос: куда направлялись самолёты после прибытия в Турцию?

За весь период с 27 февраля по 15 марта из Ближнего Востока промежуточные посадки в Турции совершили 545 рейсов, в результате чего 166 самолётов разного типа были припаркованы в 42 турецких аэропортах, при этом средняя продолжительность стоянки составила 20 часов, что объясняется скорее намеренным изменением местоположения, чем обычными техническими остановками.

Ситуация с дальнейшими направлениями наглядно демонстрирует намерения операторов. Из 545 перемещений 294 остались в пределах самой Турции, что говорит о том, что значительная группа операторов удерживает позиции, а не принимает решение о дальнейшем перемещении. Помимо Турции, следующими по значимости направлениями стали Оман (38 перемещений) и ОАЭ (30 перемещений), что подтверждает, что существенная часть пере-

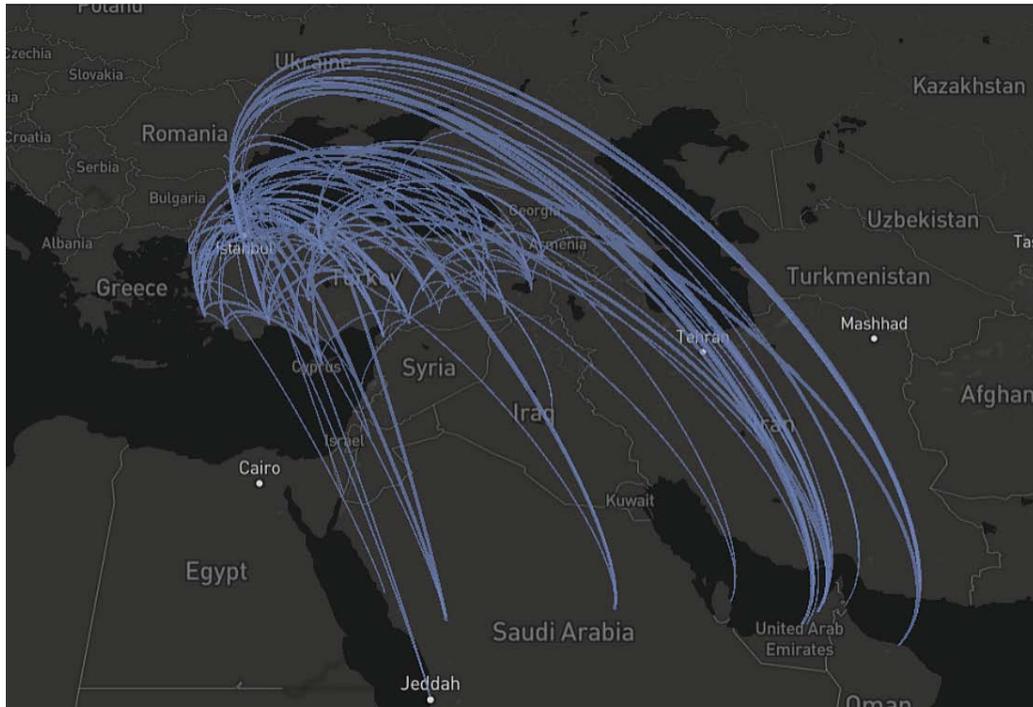


Ежедневные заправки топливом бизнес-джетов на Ближнем Востоке (в долларах США) с 8-й по 11-ю неделю 2026 года

мещенных рейсов осторожно возвращается в страны Персидского залива, а не улетает на запад. На европейские направления – Италию (13), Россию (11), Францию (7), Грецию (7) – приходится сравнительно небольшая доля дальнейших перемещений.

С начала конфликта количество припаркованных бизнес-джетов на Ближнем Востоке сократилось более чем вдвое, и теперь Дубай полностью покинут

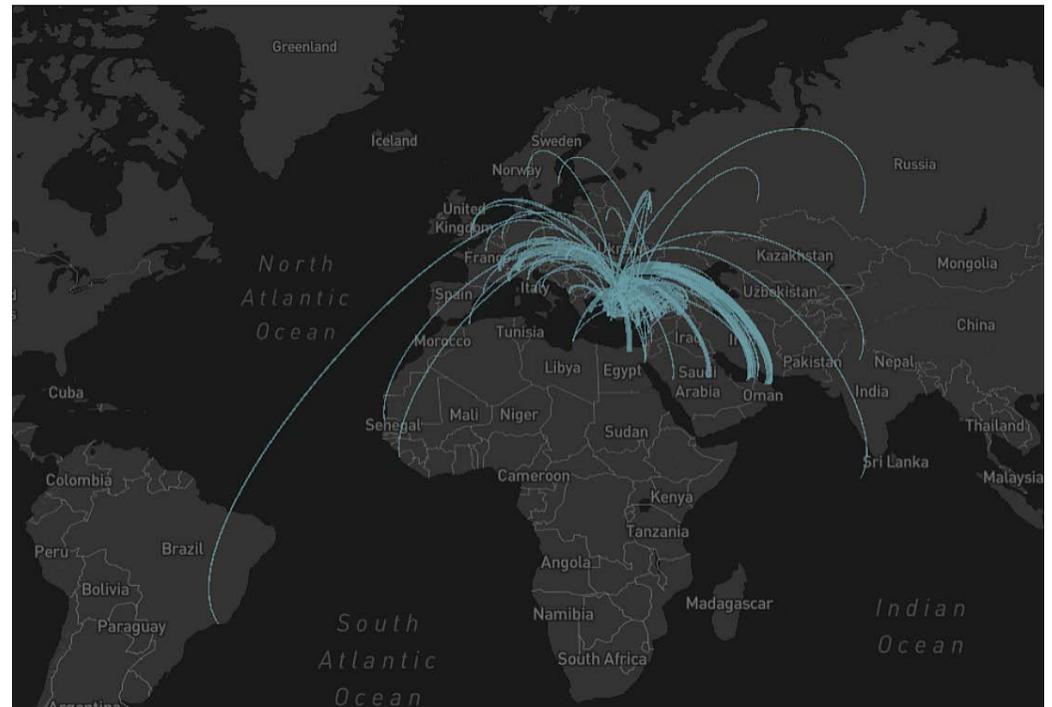
Из числа бизнес-джетов, покинувших Ближний Восток после начала конфликта, значительная часть передислоцировалась в аэропорты за пределами



Рейсы бизнес-джетов из Ближнего Востока в Турцию: входящие рейсы (27 февраля – 15 марта)

региона, и данные WINGX о парковках показывают сокращение числа припаркованных бизнес-джетов на Ближнем Востоке. С 28 февраля количество таких самолётов неуклонно снижалось, упав с пика в 164 самолёта, зафиксированного 3 марта в 19:15 UTC, что соответствует ориентировочной стоимости флота в \$4,92 млрд, до 69 самолётов к 17 марта в 19:25 UTC, ориентировочная стоимость которых составляет \$2,07 млрд и которые всё ещё простаивают в аэропортах, затронутых конфликтом.

По сравнению с другими крупными городами Дубай продемонстрировал одно из самых резких падений в регионе. Количество припаркованных бизнес-джетов в аэропортах Дубая сократилось с 51-го 3 марта до всего одного к 16 марта,



Рейсы бизнес-джетов после транзитной остановки в Турции (27 февраля – 15 марта)

а затем и до нуля к 17 марта, что сделало Дубай первым крупным хабом бизнес-джетов на Ближнем Востоке, полностью лишившемся из-за конфликта припаркованных бизнес-джетов.

Цены на топливо Jet-A резко выросли, достигнув новых максимумов, поскольку конфликт продолжается уже третью неделю

Теперь, когда доступны данные за три недели, охваченные конфликтом, нынешний обзор переходит от отслеживания общих нефтяных показателей к прямому анализу цен на топливо Jet-A, то есть стоимости, которую операторы фактически платят на заправках. Данные Platts о ценах на Jet-A однозначно говорят: цены не стабилизировались с момента начала конфликта и на ряде рынков продолжают расти.

В период с 23 по 27 февраля базовый уровень цен на топливо Jet-A составлял примерно \$2,11 за галлон для стран Персидского залива и \$2,45 за галлон для Нью-Йоркского порта, но сразу после начала конфликта цены на Jet-A резко выросли. К 5-6 марта цены в странах Персидского залива почти удвоились, а в Нью-Йоркском порту они достигли уровня на 65% выше доконфликтного. Цены на Jet-A продолжали расти и в течение 11-й недели: к 12-13 марта средняя цена на авиатопливо в странах Персидского залива достигла \$4,74 за галлон, что на 124% выше доконфликтного уровня, а в Нью-Йоркском порту – пример-

Snapshot	Parked Bizjets	Indicative Value
3 March 1915 UTC	164	\$4.92bn
4 March 1225 UTC	140	\$4.2bn
5 March 1845 UTC	124	\$3.72bn
6 March 1615 UTC	112	\$3.36bn
9 March 1255 UTC	100	\$3.00bn
10 March 1830 UTC	95	\$2.85bn
11 March 1250 UTC	82	\$2.46bn
16 March 1730 UTC	81	\$2.43bn
17 March 1925 UTC	69	\$2.07bn

Припаркованные бизнес-джеты на Ближнем Востоке (ориентировочная стоимость на основе оценок WINGX)

но на 70% выше доконфликтного уровня. Аналогичный рост за тот же период наблюдался и на европейских рынках, включая CIF NWE Cargo.

На 11-й неделе наблюдаются первые признаки восстановления регулярных авиарейсов

В течение 11-й недели 2026 года количество регулярных авиарейсов на Ближнем Востоке составило приблизительно 19000, что на 13% больше, чем 16800 рейсов, зафиксированных на 10-й неделе, и это первый признак восстановления регулярных рейсов с начала конфликта. Однако по сравнению с 30600 рейсами, зафиксированными на 11-й неделе 2025 года, регион по-прежнему на 38% ниже уровня предыдущего года, что подчёркивает, что, несмотря на значительный рост по сравнению с предыдущей неделей, масштабы сбоя остаются серьёзными.

Картина по дням отражает устойчивое и повсеместное улучшение на протяжении недели: количество ежедневных вылетов неуклонно росло с примерно 2600 в понедельник до почти 2850 к воскресенью, что резко контрастирует с нулевой динамикой 10-й недели, когда восстановления не наблюдалось. Улучшение по сравнению с предыдущей неделей является обнадеживающим сигналом, но, поскольку количество регулярных рейсов по-прежнему составляет примерно две трети от нормального уровня, коммерческая авиация на Ближнем Востоке ещё далека от возвращения к доконфликтному уровню.

Snapshot	Parked Bizjets	Indicative Value
3 March 1915 UTC	51	\$1.53bn
4 March 1225 UTC	36	\$1.08bn
6 March 1615 UTC	20	\$0.60bn
9 March 1255 UTC	9	\$0.27bn
10 March 1830 UTC	5	\$0.15bn
11 March 1250 UTC	4	\$0.12bn
16 March 1730 UTC	1	\$0.03bn
17 March 1925 UTC	0	\$0

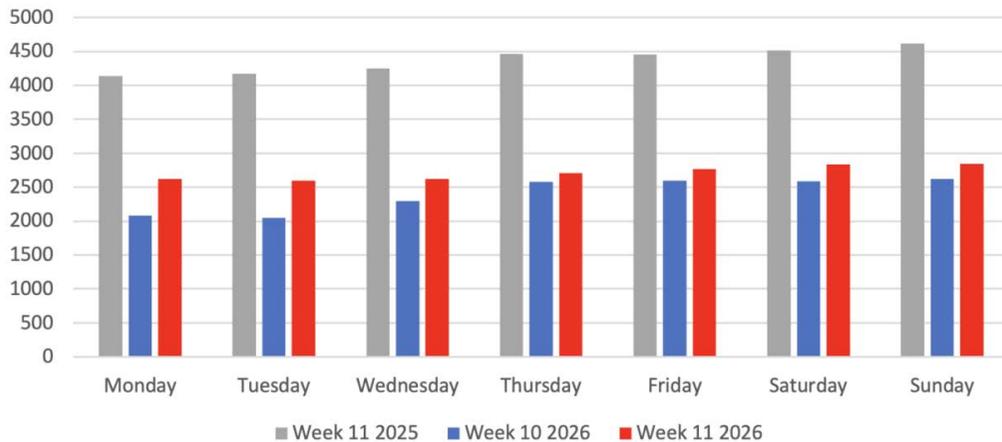
Припаркованные бизнес-джеты в Дубае (ориентировочная стоимость на основе оценок WINGX)

За три недели с начала конфликта активность использования бизнес-джетов на Ближнем Востоке снизилась на 22% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в то время как количество рейсов регулярных авиакомпаний сократилось на 44%.

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

На 11-й неделе на ближневосточные рейсы бизнес-джетов пришлось примерно 1% от общего объёма трафика в мире, что составляет половину от типичной доли в 2%, в то время как снижение показателей региона на 44,1% на 11-й неделе снизило глобальный рост примерно на 0,4%. Возвращение Африки в положительную зону с показателем +5,1% на 11-й неделе устраняет вторичное сдерживающее влияние, наблюдавшееся в предыдущие недели, и которое сказывалось на активности в Африке на 9-й и 10-й неделях. Иными словами, глобальный рост трафика бизнес-джетов на 11-й неделе был бы ближе к 4,5%, а не к 4,1%, если бы не продолжающееся влияние конфликта в регионе.

В целом, ситуация остается стабильной. Глобальная активность бизнес-джетов на 11-й неделе выросла на 4,1% в годовом исчислении, а показатель с на-



Рейсы регулярных авиакомпаний по дням на Ближнем Востоке на 11-й неделе 2026 года по сравнению с 10-й неделей 2026 года и 11-й неделей 2025 года

чала года остался на уровне +3,9% , что соответствует темпам роста, зафиксированным на прошлой неделе, и представляет собой заметное ускорение по сравнению с +2%, достигнутыми за тот же период в 2025 году по сравнению с 2024 годом. Северная Америка продолжает лидировать по росту, показав на 11-й неделе рост на 5,6% и +4% с начала года, в то время как Азия продемонстрировала впечатляющий рост на +10% в течение недели.

Активность на Ближнем Востоке с начала года снизилась на 9,6%, что является худшим результатом с начала конфликта и отражает совокупное воздействие трех недель подряд сильного подавления трафика. На данный момент рост в Северной Америке, Европе и Азии компенсирует это снижение, но кризис на Ближнем Востоке с начала года углубляется с каждой неделей.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «11-я неделя развеяла осторожный оптимизм 10-й недели. Снижение на 44% в годовом исчислении является самым резким из всех, что мы зафиксировали с начала конфликта, а с учётом продолжающегося роста цен на Jet-A операторы по всему региону сталкиваются с двойным препятствием: сниженным спросом и стремительным ростом цен на авиатопливо. Вопрос, стоящий перед 12-й неделей, заключается в том, как долго операторы смогут выдерживать такой уровень сбоя, прежде чем затраты на парковку перевесят риск возвращения в регион».

	YOY		
	W11 '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	5.6%	4.0%	2.6%
Europe	4.2%	2.6%	(1.6%)
South America	2.7%	8.5%	5.0%
Asia	10.0%	5.4%	1.5%
Middle East	(44.1%)	(9.6%)	(1.4%)
Africa	5.1%	0.9%	(4.5%)
Global	4.1%	3.9%	2.0%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (с 1 января по 15 марта)

Forecast International прогнозирует снижение поставок бизнес-джетов после 2030 года

Согласно новому 10-летнему прогнозу американской аналитической компании Forecast International, производство бизнес-джетов будет расти до конца десятилетия, прежде чем прогнозируемый спад в 2030 году прервет этот восходящий цикл.

Компания прогнозирует поставку примерно 7900 бизнес-джетов с 2026 по 2035 годы, при этом годовой объём производства вырастет с 752 самолётов в 2026 году до 830 в 2029 году, снизится до 604 в 2030 году, а затем восстановится до 863 к 2035 году.

Наиболее интересным выводом из отчёта явля-



ется спад в 2030 году, особенно учитывая, что он приходится на период, когда спрос на деловую авиацию остаётся высоким. По данным Forecast International, отрасль вступает во вторую половину десятилетия с сильным базовым спросом, стабильным потоком сделок и сохраняющимся интересом со стороны состоятельных частных лиц и корпоративных операторов. В то же время, ограничения в цепочке поставок, нехватка рабочей силы и длительные сроки поставки комплектующих продолжают ограничивать скорость увеличения объёмов производства у производителей.

В отчёте чётко указано, что прогнозируемый спад не связан с каким-либо конкретным событием, ожидаемым в 2030 году. Вместо этого компания Forecast International применяет, как она сама описывает, упрощённый 10-летний цикл, основанный на исторической взаимосвязи между макроэкономическими колебаниями и историческими уровнями производства бизнес-джетов. В данном случае эта модель предсказывает сокращение производства примерно в 2030 году, примерно через 10 лет после рецессии из-за пандемии.

В отличие от рынка коммерческих пассажирских самолётов, который часто продолжает производство даже во время спадов благодаря большим объёмам заказов и длительным горизонтам планирования, спрос на бизнес-джеты, как правило, гораздо быстрее реагирует на изменения в корпоративных прибылях, частном капитале и капитальных затратах. Компания Forecast International приводит в качестве яркого примера глобальный финансовый кризис. В то время как поставки узкофюзеляжных и широкофюзеляжных пасса-

жирских самолётов в 2008 и 2009 годах выросли, поставки бизнес-джетов резко изменились в противоположном направлении, поскольку корпорации и частные лица отменяли заказы.

В отчёте анализируется чувствительность к изменениям в зависимости от сегмента. В среднем, в период рецессии доткомов, финансового кризиса и спада во время пандемии, продажи лёгких бизнес-джетов снизились на 37,6%, в то время как продажи средних самолётов упали на 42,7%. Тяжёлые джеты оказались гораздо более устойчивыми, показав среднее снижение на 14,8%. Forecast International использует эти данные для моделирования будущего спада, который, по прогнозам, составит 35% для лёгких самолётов, 45% для средних и 10% для тяжёлых.

По прогнозам аналитиков, на джеты с большой кабиной и большой дальностью полёта придётся 36,7% всех поставок бизнес-джетов в период с 2026 по 2035 год, что сделает их крупнейшим сегментом, опережая джеты начального уровня и лёгкие самолёты (33,2%), а также бизнес-джеты среднего и суперсреднего класса (30,1%). Компания отмечает, что преимущества самолётов с большой кабиной заключаются в более широкой международной клиентской базе, более высокой рентабельности и меньшей чувствительности к экономическим циклам США.

По прогнозам Forecast International, в течение прогнозируемого периода среди производителей будет лидировать Gulfstream с долей в 22,5%, немного опережая Cessna с 22%. За ними следуют Bombardier с 18,2%, а Embraer – с 17,2%.

Argus: в феврале активность бизнес-авиации выросла во всех сегментах

В феврале текущего года активность бизнес-авиации во всём мире показала рост на 6,3% по сравнению с февралем 2025 года и на 1,4% по сравнению с январем 2026 года. Североамериканский регион продемонстрировал очень сильные результаты, завершив февраль с годовым приростом в 5,3%, а Европа выросла на 2,2%. Заглядывая вперед, компания прогнозирует в марте рост общей активности в Северной Америке на 3,9%, а в Европе увеличение составит 2,8% в годовом исчислении.

Северная Америка

Данные TRAQpak показывают, что в феврале 2026 года в Северной Америке наблюдался рост активности бизнес-авиации на 5,3% по сравнению с прошлым годом. В этом месяце было зафиксировано примерно на 500 рейсов в день больше, чем в феврале 2025 года, и примерно на 1000 рейсов в день больше, чем в январе 2026 года. Результаты по всем операционным категориям были положительными, при этом наибольший рост трафика показали самолёты в долевом владении, на 9,5% в годовом исчислении. Полёты по правилам Part 91 и Part 135 также показала хорошие результаты, увеличившись на 5,9% и 2,4% соответственно.

В целом по всем категориям самолётов в этом месяце наблюдался положительная динамика, при этом наибольший прирост показали лёгкие джеты – на 7,6% в годовом исчислении. За ними следуют среднеразмерные с ростом на 5,1% и турбовинтовые самолёты (+4,9%). Крупноразмерные бизнес-джеты замыкают список с ростом на 2,9%. Одиннадцать из двенадцати отдельных сегментов воздушных судов показали положительную динамику. Единственным сегментом, показавшим снижение, стали крупноразмерные бизнес-джеты Part 135 (-1,3%). Наибольший рост был зафиксирован в сегменте лёгких джетов в долевом владении – на 16,2%.

Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	5.9%	3.5%	7.8%	4.9%
Small Cabin Jet	7.1%	2.7%	16.2%	7.6%
Mid Size Cabin Jet	3.5%	3.0%	8.3%	5.1%
Large Cabin Jet	6.7%	-1.3%	1.3%	2.9%
Total	5.9%	2.4%	9.5%	5.3%

Feb 2026 vs Feb 2025

В феврале активность деловой авиации в Северной Америке неожиданно выросла по сравнению с январём, показав прирост на 1%. Обычно февраль является самым слабым месяцем в календаре, поскольку это самый короткий месяц года. Результаты по операционным категориям за месяц были неоднозначными, при этом полёты по Part 91 были единственным сегментом, показавшим месячный прирост – на 5,0% по сравнению с январем. Активность долевых самолётов снизилась на 0,6% за месяц, а Part 135 – на 2,5%.

Европа

Общая активность в Европе остается позитивной после того, как в феврале был зафиксирован рост на 2,2% в годовом исчислении. Ожидается, что март будет сильным на всём континенте.

Acft Type	Feb 26 vs Feb 25	Feb 26 vs Jan 26
Turbo Prop	-3.3%	8.1%
Small Cabin Jet	1.6%	5.9%
Mid Size Cabin Jet	1.6%	-2.0%
Large Cabin Jet	8.0%	-9.5%
Total	2.2%	-0.3%

Африка, Азия, Австралия и Южная Америка

В начале года в этих регионах продолжается рост активности. Общий трафик в феврале вырос на 11,0% в годовом исчислении, при этом спрос увеличился по всем четырём категориям самолётов. Активность по сравнению с январём 2026 года выросла на 0,7%.

Acft Type	Feb 26 vs Feb 25	Feb 26 vs Jan 26
Turbo Prop	10.6%	3.3%
Small Cabin Jet	22.3%	5.2%
Mid Size Cabin Jet	11.1%	-4.3%
Large Cabin Jet	4.9%	-3.4%
Total	11.0%	0.7%

Phantom 3500: взгляд изнутри

В сентябре 2025 года был объявлен крупный заказ: с 2030 года Flexjet добавит 300 новых бизнес-джетов с дополнительным опционом в свой парк самолётов для долевого владения. Это первый заказ на совершенно новый суперсредний бизнес-джет, позиционируемый как вызов традиционным конструкциям самолётов – Phantom 3500 от Otto Aerospace.

В настоящее время самолёт находится на стадии промышленного проектирования, первый полёт запланирован на 2027 год, но даже на этом раннем этапе основные идеи, которые разрабатываются, действительно очень интересны.

Otto Aerospace использует технологию ламинарного обтекания и легкую композитную конструкцию (композиты SQRTM с заданной геометрией) для оптимизации аэродинамики и экономии топлива. Хотя авиационная отрасль ставит перед собой цель достичь нулевых выбросов углерода к 2050 году, компания утверждает, что Phantom 3500 достигнет этой цели на два десятилетия раньше, после ожидаемого ввода в эксплуатацию в 2030 году.

Самолёт разрабатывается для конкуренции с бизнес-джетами среднего размера, соответствующими требованиям Part 25, в том числе по размерам салона и дальности полёта. Однако, по словам

Otto Aerospace, меньший вес Phantom 3500 позволит ему получить сертификацию по Part 23 (максимальная взлетная масса до 12500 фунтов) несмотря на то, что объем салона в 2,1 раза больше, чем у типичных самолётов этого класса.

Что касается интерьера, Otto Aerospace «экспериментирует со множеством различных концепций», говорит Меган Вильянуэва, директор офиса управления программами компании, отвечающая за эффективное выполнение проекта. Разработаны макеты интерьера, и команда изучает цифровую архитектуру и аппаратное обеспечение. «Мы также изучаем пространство, экспериментируем с разными размерами сидений, разными углами, разным расстоянием между рядами, стараясь максимально точно определить компоновку салона для пассажиров», - говорит Вильянуэва.

Дизайн интерьера Phantom 3500 ещё не окончательно утвержден, но будет разработан в соответствии с концепцией экстерьера – элегантный, чистый и обтекаемый.

Объём салона 22,7 м³ и вместимость в девять пассажиров сопоставимы с более традиционными суперсредними самолётами на рынке, утверждает Вильянуэва. Однако Phantom 3500 будет иметь эллиптическое поперечное сечение с плоским полом, высотой 1,96 м по центральной линии и 1,85 м на каждом конце. «Именно такая форма позволяет нам добиться ламинарного потока на значительной части передней части фюзеляжа и очень высокой аэродинамической эффективности во всех режимах полета», - говорит Вильянуэва. «В традиционных бизнес-джетах вы видите малень-



кие окна, очень узкий фюзеляж, трубчатую конструкцию. Форма нашего фюзеляжа предлагает совершенно уникальный опыт. Она позволяет нам иметь очень широкую кабину при том же объёме, что и у конкурентов. Вы действительно можете это почувствовать, проходя по нашему макету».

В пассажирском салоне, отдавая приоритет аэродинамическим и конструктивным решениям, отсутствуют обычные окна. Вместо этого используются цифровые дисплеи высокого разрешения, на которые выводится внешнее изображение в реальном времени – то, что Otto называет своей информационно-развлекательной системой Supernatural Vision (SNV). «Цифровой экран даёт множество преимуществ», - комментирует Вильянуэва. «В макете реализована «очень коммерческая версия»

концепции с 4K OLED-дисплеями. Компания работает с несколькими партнёрами над повышением надёжности основных технологий для сертификации самолётов, чтобы они могли работать в различных уровнях квалификации и различных условиях вибрации».

Надёжность и ремонтпригодность экранов – важная область внимания. «В салоне много электронного оборудования, но мы сотрудничаем с экспертами в этих областях, которые думали о надёжности, прочности и долговечности этих систем, вместо того чтобы пытаться сделать всё это самостоятельно», - объясняет Вильянуэва. «LG, например, является одним из лидеров в области OLED-технологий. Опираясь на подобные партнёрства и устанавливая такие отношения, мы при разработ-

ке этого самолёта стремимся достичь показателей надёжности, которые превосходят показатели многих других компаний».

На макете экраны отображают видеопоток полёта в прямом эфире. Однако операционная система дисплеев позволяет добавлять различные приложения. Среди идей – режим дополненной реальности, который будет выделять путевые точки на видеопотоке по мере пролёта самолёта. Дисплеи также можно использовать для потоковой передачи контента в прямом эфире или для телеконференций. «Это действительно открывает очень интересный новый способ взаимодействия людей со своим бизнес-джетом, к которому они ещё не привыкли», - комментирует Вильянуэва.

Учитывая важность экранов в салоне, Otto Aerospace необходимо обеспечить приятный и бесперебойный опыт использования, а не перегруженный или сложный. «Одно из решений, которое мы приняли, – это пригласить бывшего инженера Apple, чтобы он возглавил эту часть нашей разработки», - говорит Вильянуэва. Это доктор Крейг Льюистон, вице-президент по программному обеспечению, имеющий более чем двадцатилетний опыт работы в области технологий взаимодействия человека с пользователем и участвовавший в разработке продуктов Apple, включая Apple Watch, Apple Vision Pro, iPhone и многое другое.

«Он действительно понимает человеческий фактор, калибровку движения глаз относительно внутреннего уха и то, как люди на это реагируют, – и, конечно же, знает команду, которая может нам в этом помочь», - говорит Вильянуэва. «Мы тратим



много времени и энергии на эксперименты с различными вариантами размещения экранов, количеством точек обзора в салоне, количеством камер и тщательно проверяем все эти варианты, чтобы обеспечить наилучшее качество обслуживания».

Пока что о остальной части дизайна мало что известно. Помимо представленной девятиместной компоновки, полный список предлагаемых конфигураций всё ещё находится в разработке. Вильянуэва подчеркивает, что Otto Aerospace хочет, чтобы клиенты могли оснащать самолёт по своему вкусу: «Работая над базовой компоновкой, мы думаем о том, какую гибкость мы можем обеспечить с первого дня – например, регулируемые направляющие для сидений, которые не обязательно меняют

наш анализ нагрузок на сиденья, но дают клиенту, а нам в будущем, возможность внедрить новый комплект или конфигурацию».

Компания планирует представить классический макет в 2026 году, самое позднее на выставке NBAA-BACE. Оливье Капистран, главный инженер по интерьерам, мебели и оборудованию в Otto Aerospace, сообщает, что самолёт будет иметь кухню, сопоставимую по размеру с бизнес-джетами, соответствующими требованиям Part 25, рассчитанными на девять пассажиров. «Мы немного меняем стандартную парадигму использования кухонь», - говорит он. «Удобство использования и оптимизация хранения действительно выделяют эту кухню среди других».



В ней будет туалет с унитазом, раковиной и туалетным столиком. «В дизайне туалета также будут некоторые интересные сюрпризы», - рассказывает Капистран. «Это простой, чистый, вневременной дизайн с некоторыми небольшими хитростями в цвете, материалах и отделке, которые мы с нетерпением ждём возможности продемонстрировать».

Капистран говорит, что объём багажного отделения будет сопоставим с объёмом у самолёта, соответствующего требованиям Part 25: «Мы обеспечиваем такой же объём багажного отделения, плюс некоторые дополнительные преимущества, которые мы представим на выставке NBAA-BACE».

С эстетической точки зрения, по словам Капистрана, интерьер должен соответствовать внешнему виду: «Фасад настолько изящный, чистый и простой – вы не увидите никаких заклепок, зазоров или трещин, он очень чистый». «Интерьер будет очень чистым, простым, классическим, с множеством бесшумных, скрытых технологий», - продолжает он. «Это будет не то, к чему люди привыкли. Мы считаем, что есть лучший способ, чем повторять один и тот же дизайн, который мы видим уже целую вечность».

Таким образом, хотя конструкция фюзеляжа и аэродинамика играют ключевую роль в концепции этого нового самолёта, интерьер не является второстепенным элементом - он принципиально определяется именно им. Вильянуэва подчёркивает важность интерьера для Otto Aerospace: «Конечно, людям понравятся лётные характеристики и экономия топлива, но люди предпочтут наши самолёты именно из-за интерьера».

Вертолёт недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Airbus Helicopters H130**

Год выпуска: **2021 г.**

Место съёмки: **март 2026 года, Moscow - Heliport – UUZ, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко