

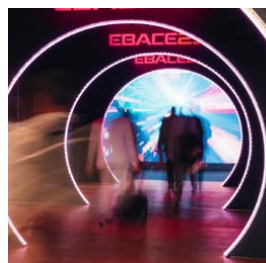


Похоже, что легендарная выставка EBACE окончательно ушла в прошлое. Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) объявила об отмене мероприятия, запланированного на 2-4 июня в Женеве. В заявлении отраслевой группы говорится, что пересмотренный формат не обеспечил «нужного импульса для проведения жизнеспособного события». Совет директоров ЕВАА подтвердил это решение менее чем за восемь недель до открытия EBACE 2026 в выставочном центре Palexpo в аэропорту Женевы. Пока неизвестно, планирует ли группа возобновить выставку в будущем.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, деловая авиация на Ближнем Востоке всё ещё находится в состоянии глубокого кризиса: объём заправки топливом в регионе остаётся более чем на 40% ниже доконфликтного уровня, и пока нет признаков улучшения ситуации.

В глобальном масштабе ситуация выглядит более оптимистично: на 15-й неделе наблюдался уверенный рост на 5,6% в годовом исчислении после пасхального затишья. Устойчивый рост отмечался как в Северной, так и в Южной Америке. Турнир по гольфу Masters привлёк в аэропорт Augusta National 1417 бизнес-джетов, что в 15 раз превышает обычный недельный показатель и служит напоминанием о том, что крупные мероприятия остаются важным фактором роста.

Gulfstream Aerospace сообщила о поставке десятого самолёта G700 компании Qatar Executive, подразделению частных чартерных рейсов Qatar Airways Group. Эта поставка завершает заказ, объявленный в октябре 2019 года, и является 25-й поставкой самолётов Gulfstream компании Qatar Executive с начала их партнёрства в 2015 году.



Турнир Masters приносит результаты, а спад на Ближнем Востоке углубляется уже 7-ю неделю

WINGX: Несмотря на ожидаемый в эти дни спад на Ближнем Востоке, в целом неделя оказалась удачной: рынок восстановился после пасхальных праздников, а в Огасте наблюдался ожидаемый скачок спроса

стр. 22

EBACE 2026 отменили, возможно выставка уйдёт в историю

ЕВАА отменила выставку EBACE, запланированную на 2-4 июня в Женеве. Отраслевая группа объявила о решении в прошлую пятницу утром, заявив, что пересмотренный формат выставки не обеспечил «необходимого импульса для проведения жизнеспособного мероприятия».

стр. 25

Военные действия усиливают неопределённость на Ближнем Востоке

Ближний Восток движется в непредсказуемом направлении, и пока ситуация не стабилизируется, планирование будет затруднено. Эта война многое изменит в политическом плане в будущем

стр. 26

Система компании DUST Identity сможет определить поддельные авиадетали

Компания DUST Identity, чья технология Diamond Unclonable Security Tag (DUST) использует алмазную пыль для аутентификации объектов, запустила новую платформу, которая, по её словам, поможет провайдером ТОиР выявлять поддельные авиационные детали

стр. 28

Налёт ведущих операторов в 1Q26

Данные исследования Aviation Week Tracked Aircraft Utilization по совокупному налёту крупнейших мировых операторов деловой авиации показывают, что в первом квартале 2026 года налёт NetJets и Flexjet был выше, чем за первые три месяца 2025 года.

В то же время показатели VistaJet, Wheels Up и Flyexclusive снизились в годовом исчислении: у VistaJet – на 3%, у Wheels Up – на 40%, а у FlyExclusive – на 2%.

Компания Flexjet выделяется на фоне остальных, показав рост на 12% за этот период. Общий объём перевозок этой компании также увеличился на 169% по сравнению с первым кварталом 2019 года.

NetJets, значительно превосходящая других представленных операторов по размеру флота, в первом квартале 2026 года налетала чуть более 200000 часов, что на 71% больше, чем за аналогичный период 2019 года.

3-Month Utilization Change Period: Q1 2026			
Operator	Fleet Size (Mar 2026)	vs. Same period of 2025	vs. Same period of 2019
NETJETS®	856	+11%	+71%
FLEXJET	344	+12%	+169%
VISTAJET	105	-3%	+120%
WHEELS UP	93	-40%	-22%
flyexclusive	51	-2%	+98%



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

Самолет «Танго», разрабатываемый S7, налетал первые 10 часов

Разработчики компании Spectra Aircraft раскрыли подробности лётных испытаний нового отечественного учебно-тренировочного самолёта «Танго» (РТ.003). На данный момент первая машина выполнила 16 полётов с 49 посадками, а её суммарный налёт приближается к 10 часам. Нарботка двигателя превысила 18 часов.

Программа испытаний включает проверку устойчивости и управляемости, определение взлётно-посадочных характеристик, разгонов, торможений и скоростей набора высоты. В ближайшее время к лётным испытаниям присоединится второй экземпляр – РТ.005. Все полёты проходят в Новосибирске на базе СибНИА имени С.А. Чаплыгина.

В феврале 2026 года состоялась макетная комиссия Авиарегистра с участием разработчика и клю-

чевых поставщиков, по итогам которой сформировали перечень замечаний. Это важный шаг на пути к сертификации. С 25 по 27 марта Росавиация проверила компанию на соответствие требованиям для выдачи сертификата разработчика авиатехники. В апреле 2026 года специалисты доработают датчики триммера и закрылков, после чего испытания продолжатся. Группа компаний S7 параллельно оформляет документацию по требованиям ФАП-21 (раздел J).

«Танго» – это четырёхместный легкомоторный цельнокомпозитный учебно-тренировочный самолёт. Разработчиком является компания Spectra Aircraft, входящая в S7 Group. Проект реализуется в кооперации с Сибирским научно-исследовательским институтом авиации имени С.А. Чаплыгина (СибНИА) в Новосибирске.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

F/List расширяет ассортимент, предлагая отделку для салонов вертолётов

Компания F/List расширила сферу применения своей продукции, включив в неё отделку корпоративных вертолётов. Теперь компания поддерживает все сегменты пассажирской авиации премиум-класса, включая коммерческие самолёты, частные джеты и вертолёты.

«Расширение деятельности на дизайн интерьеров вертолётов – это естественный шаг для F/List», – сказал Михаэль Мюллер, управляющий директор F/List Aviation. «Многие наши клиенты работают в различных сферах премиум-класса, и благодаря этому дополнению мы теперь можем сопровождать их во всей экосистеме, будь то в воздухе, на суше или на море».

На своём стенде на выставке AIX компания продемонстрировала новую технологию Lightshifter, которая использует шпон дерева для отображения или скрытия элементов подсветки одним нажатием кнопки. Шпон из натурального дерева 65/65 от F/List – это первый в отрасли полностью термостойкий шпон, соответствующий требованиям для коммерческой авиационной отрасли.

Австрийская компания F/List также представляет новую совместную разработку в области освещения – серию светильников для чтения Schott Opal, в которой в корпус светильника интегрированы настраиваемые поверхности из натурального дерева и камня. Концепции могут быть адаптированы к обстановке в интерьере салона.



Jetport Interiors

Решения, создающие стиль

+

jetport-interiors.tech

Минпромторг не исключил сертификацию самолёта «Байкал» в 2027 году

Лёгкий многоцелевой самолёт «Байкал» может быть сертифицирован в 2027 году, не исключил замглавы Минпромторга РФ Геннадий Абраменков, но министерство рассчитывает на завершение сертификации в 2026 году.

«По пассажирскому «Байкалу», по завершению сертификации, по тем темпам, которые сейчас есть, и объёму полётов, которые необходимо сделать. Мы, конечно, рассчитываем [на завершение сертификации] на 2026 [год], но я думаю, что все-таки это будет 2027. Безопасность превыше всего, и мы отлетаем всю программу, если потребует того Росавиация – может быть и не по разу», - сказал замминистра на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике.

Что касается контрактации, по словам Абраменкова, с ГТЛК подписан контракт в рам-

ках первой серии на 10 самолётов «Байкал». Кроме того, «Аэрохимфлот» подписал контракт ещё на 50 самолётов.

Ранее в пресс-службе Минпромторга ТАСС сообщали, что самолёт «Байкал» проходит наземные частотные испытания, полученные в ходе них параметры позволят избежать возникновения вибраций в полёте.

В декабре 2025 года опытный образец самолета «Байкал» совершил первый полёт в рамках совместных лётных испытаний нового отечественного двигателя ВК-800 и воздушного винта АВ-901. ЛМС-901 «Байкал» станет заменой советскому многоцелевому самолёту Ан-2, в нём девять мест. Крейсерская скорость – до 300 км в час, максимальная дальность полёта – 3 тыс. км (с полезной нагрузкой 2 тонны – 1,5 тыс. км).



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Vista получила первый Global 8000

Компания Bombardier передала Vista, своему давнему клиенту, первый самолёт Global 8000. Благодаря этой поставке клиенты Vista вскоре смогут насладиться лучшими на сегодняшний день услугами в сфере деловой авиации.

Это событие знаменует начало модернизации существующих самолётов Global 7500 в парке Vista, которую планируется проводить по два в месяц, что позволит к концу года ввести в эксплуатацию весь флот из 18 Global 8000 и, в свою очередь, создать крупнейший в мире парк самолётов этой модели, доступных по подписке.

Bombardier Global 8000, обладающий дальностью полёта 8000 морских миль и максимальной скоростью 0,95 Маха, позволит клиентам Vista добираться до места назначения быстрее и с большим комфортом, чем когда-либо прежде. Благодаря самой большой длине салона в своем классе и таким фирменным особенностям, как самая низкая барометрическая высота в салоне, пассажиры будут ощущать исключительный комфорт на протяжении всего путешествия, прибывая в пункт назначения отдохнувшими, полными сил и готовыми к работе.

Томас Флор, основатель и председатель совета директоров Vista, заявил: «Это событие знаменует собой ещё одну важную веху в неизменном стремлении Vista к эксплуатации самого передового флота в частной авиации. Для наших участников более высокая скорость и увеличенная дальность напрямую приводят к практическим преимуществам, таким как более быстрое достижение пункта назначения или более эффективное путешествие прямыми рейсами».

Gulfstream поставила десятый G700 компании Qatar Executive

Gulfstream Aerospace объявила о поставке десятого самолёта G700 компании Qatar Executive, подразделению бизнес-авиации Qatar Airways. Эта поставка завершает заказ, объявленный в октябре 2019 года, и знаменует собой 25-ю поставку самолётов Gulfstream компании Qatar Executive с момента начала партнёрства в 2015 году.

Марк Бернс, президент Gulfstream, отметил, что Qatar Executive является ценным и уважаемым партнёром компании уже более десяти лет. «Для нас большая честь иметь их в качестве нашего международного партнёра при запуске и первой поставке G700, и мы ценим их неизменное доверие, поскольку

ку поставляем ещё один высококачественный самолёт для их растущего флота мирового класса».

Для Qatar Executive поставка 10-го G700 является важной вехой в стратегии непрерывного роста компании, укрепляющей её позиции лидера на мировом рынке деловой авиации и продолжающей расширять свои возможности и улучшать качество обслуживания пассажиров. G700 отличается самым просторным салоном в отрасли и концепцией Gulfstream Cabin Experience, включающей 100% приток свежего воздуха, естественное освещение через 20 панорамных овальных окон Gulfstream и самую низкую барометрическую высоту в салоне.



DC Aviation Malta обновила FBO

Компания DC Aviation Malta торжественно открыла обновленный комплекс в международном аэропорту Мальты в рамках эксклюзивного мероприятия 10 апреля 2026 года. На презентации гостям была предоставлена возможность впервые ознакомиться с обновлёнными помещениями, спроектированными с учетом меняющихся потребностей пассажиров и экипажей, а также для обеспечения эффективной работы наземных служб.

В ходе реконструкции, проведённой в сотрудничестве с ведущими дизайнерами, была модернизирована инфраструктура, оборудование и планировка помещений, что повысило эффективность работы, а также уровень комфорта, конфиденциальности и качества обслуживания. В обновлённом комплексе предусмотрены отдельные залы ожидания для пассажиров и экипажей, отдельные туалеты, конференц-зал, а также специализированные офисы для руководства и оперативного управления. В соответствии с фирменным стилем DC Aviation Group, интерьер сочетает в себе натуральные материалы и изысканную мебель, создавая спокойную и комфортную атмосферу.

Стэнли Бугея, управляющий директор DC Aviation Malta, говорит: «Наш центр отличается сочетанием эффективного обслуживания воздушных судов и первоклассного, высоко персонализированного сервиса. От быстрой обработки заказов до ненавязчивой консьерж-поддержки – все детали разработаны для того, чтобы каждое посещение было комфортным, эффективным и соответствовало потребностям наших клиентов».

Jet Aviation завершила первую установку собственных систем IFE и CMS

Jet Aviation объявила об успешной установке первой системы бортовых развлечений (IFE) и управления салоном (CMS), разработанной своими силами. Переоборудование узкофюзеляжного самолёта знаменует собой ввод системы в эксплуатацию после её разработки и сертификации.

Полностью настраиваемое программное обеспечение IFE и CMS, известное как «IFX», было разработано инженерами Jet Aviation собственными силами. Оно предлагает настраиваемый интерфейс для управления всеми аспектами бортовых развлечений и управления салоном, включая объявления для пассажиров, освещение, аудио, видео и пользовательские функции. Система построена на сертифицированных аппаратных компонентах в соответствии с авиационными стандартами, включая сертифицированные Jet Aviation блоки для CMS.

Флоран Клингер, руководитель инженерного отдела Jet Aviation, сказал: «Мы невероятно гордимся тем, что наша собственная система IFE и CMS используется на самолёте заказчика. Это отражает тесное сотрудничество между нашими инженерами, производственными и монтажными группами между собой, а также и с нашими клиентами. Разработка архитектуры собственными силами позволила создать полностью настраиваемую систему, которая может бесперебойно поддерживать требования заказчика на протяжении всего жизненного цикла самолёта, от установки до эксплуатации и модернизации».

Система была установлена в рамках проекта по модернизации узкофюзеляжного самолёта, завершённом в центре технического обслуживания и доработки Jet Aviation в Базеле.



Еве наращивает лётные испытания

Компания Eve Air Mobility успешно завершила 50-й испытательный полёт своего полномасштабного инженерного прототипа eVTOL, налетав более двух часов. С момента первого полёта 19 декабря 2025 года эти лётные испытания позволили получить данные и знания, которые укрепляют понимание компанией характеристик и поведения систем по мере продвижения к будущему процессу сертификации eVTOL.

Йоханн Бордаис, генеральный директор Eve, заявил: «Достижение 50-ти успешных испытательных полётов с нашим инженерным прототипом – это больше, чем просто техническая веха. Это явное свидетельство зрелости нашей программы и эффективности создаваемых нами решений».

«Компания Eve обладает уникальными возможностями не только для создания высокоэффективного летательного аппарата eVTOL, но и послепродажного обслуживания, а также решений для эксплуатации и использования воздушного пространства, которые потребуются клиентам и городам для масштабного внедрения городской воздушной мобильности», - сказал он.

Благодаря быстрому темпу испытаний компания продолжает подтверждать эксплуатационные характеристики и возможности eVTOL. Это достижение демонстрирует процесс разработки продукции компании, основанный на проверенной методологии Embraer.

NHV Group стала новым оператором Airbus H160

NHV Group объявила о пополнении своего флота новыми вертолётами Airbus H160, взятыми в лизинг у GD Helicopter Finance (GDHF). Приобретение этих вертолётов является важным шагом в дальнейшем развитии компании, ещё больше укрепляя оффшорные операции NHV и поддерживая следующий этап её роста.

Ларс-Хенрик Торнгрин, генеральный директор NHV, заявил: «Внедрение H160 является важной целью для NHV. Это подчёркивает наше стремление к созданию современного, эффективного и надёжного парка вертолётов, способного удовлетворять меняющиеся потребности наших клиентов. Добавив H160 в наш парк средних вертолётов,

мы укрепляем оперативные возможности и создаём новые перспективы для дальнейшего роста NHV в Европе и Африке. Благодаря технологиям последнего поколения, улучшенным экологическим показателям и высокой эксплуатационной готовности, H160 является отличным дополнением к нашему существующему парку».

В ближайшие недели первые вертолёты H160 компании NHV станут доступны для обслуживания клиентов в регионах Северного и Балтийского морей. Операции будут осуществляться с баз NHV в Дании, Польше, Германии, Нидерландах, Бельгии, а затем и в Великобритании.



Vista рассматривает возможность IPO

Финансовый сайт 9fn сообщает, что Vista Global рассматривает возможность проведения IPO. 9fn утверждает, что компания «работает с банкирами, чтобы изучить возможность проведения IPO в этом году».

Согласно информации 9fn, источником являются комментарии руководителей Vista Global, сделанные во время недавней телефонной конференции с инвесторами. Ранее 9fn был надежным источником финансовых новостей как о Vista, так и о Flexjet. Однако другие сообщения о возможном IPO в 2021 году и в прошлом году не подтвердились.

9fn написал: «Руководители компании сделали эти заявления кредиторам во время недавнего телефонного разговора с инвесторами, что способствовало росту цен на облигации», - сообщили источники. Издание также сообщило, что Vista Global привлекла заемное финансирование через Bank of America в феврале этого года. Bank of America установил цену «на дополнительный кредит в размере \$215 млн к существующему кредиту в размере \$700 млн со сроком погашения в 2031 году».

В том же месяце VistaJet разместила твердый заказ на 40 самолётов Challenger 3500 с опционами ещё на 120. 9fn процитировала неназванный источник, который сказал: «IPO окажет значительное влияние на баланс VistaJet и будет представлять собой «благословение» бизнес-модели компании со стороны инвесторов».

Вьетнам одобрил ExecuJet MRO Services Malaysia для обслуживания G650ER

Управление гражданской авиации Вьетнама (CAAV) сертифицировало компанию ExecuJet MRO Services Malaysia, дочернюю компанию Dassault Aviation, для проведения линейного и базового обслуживания самолётов Gulfstream G650ER, зарегистрированных во Вьетнаме.

Сертификация позволяет ExecuJet проводить линейное и тяжёлое техобслуживание, включая проверки 4С или 48 месяцев, на самолётах Gulfstream G650ER. Это одобрение имеет важное значение, поскольку оно поддерживает требования к техобслуживанию G650ER во Вьетнаме, обеспечивая доступ к качественным услугам ТОиР в регионе.

CAAV также сертифицировало компанию для проведения обслуживания двигателей самолётов, включая плановые проверки, ремонт и внеплановое

техническое обслуживание, демонтаж и замену вспомогательного оборудования двигателя в соответствии с действующим руководством производителя по техническому обслуживанию двигателя или данными, одобренными CAAV. Gulfstream G650ER оснащен двигателями Rolls Royce BR725.

«Эта сертификация расширяет наши возможности по поддержке операторов Gulfstream G650ER во Вьетнаме, предоставляя высококачественные и надёжные услуги по техническому обслуживанию», - говорит Иван Лим, региональный вице-президент по Азии компании ExecuJet MRO Services. «Вьетнам – важный и быстрорастущий рынок деловой авиации в Юго-Восточной Азии, чему способствует сильный экономический рост страны и стремление вьетнамских компаний расширять свой бизнес как внутри страны, так и за рубежом».



Французские инвесторы поддерживают гибридную силовую установку компании Ascendance

Компания Ascendance привлекла 12,2 млн евро (\$14,25 млн) на разработку собственной гибридно-электрической силовой установки, применимой к беспилотным летательным аппаратам и разрабатываемому в настоящее время самолёту вертикального взлёта и посадки Atea.

Как пояснили в компании, это четырёхлетнее финансирование, предоставленное в рамках инвестиционной программы «Франция 2030» и объявленное 9 апреля, позволит Ascendance расширить свою производственную деятельность.

По данным французского стартапа, новая государственная поддержка поможет достичь важного этапа в работе по запуску серийного производства своей силовой установки Sterna Hybrid Pack, включая аккумуляторные технологии. Компания также заявила, что планирует продвинуться в планах по производству самолётов, создав в среднесрочной перспективе специализированное предприятие по сборке гражданских и военных моделей, включая Atea.

В марте полномасштабный демонстрационный самолёт Atea компании Ascendance вступил в заключительную фазу сборки на заводе компании в Тулузе. После завершения сборки планера к концу года должна быть завершена интеграция силовой установки, системы управления полётом и авионики.

Компания Ascendance также планирует разработать отдельные варианты применения своей модульной гибридно-электрической силовой установки Sterna для самолётов с неподвижным крылом и беспилотных летательных аппаратов.

В феврале 2025 года Ascendance объявила о партнёрстве с французским производителем беспилотников Delair для интеграции Sterna в дальний беспилотник DT46 компании.

«В условиях, когда ограничения, связанные с полнотью электрическими силовыми установками, и неопределённость в отношении водорода ставят

отрасль в тупик, гибридно-электрические силовые установки становятся готовым к использованию решением, позволяющим сократить выбросы, сохранив при этом производительность и автономность», - заключили в Ascendance. Первоначальное серийное производство Sterna начнется на существующих предприятиях в Мюре-л'Эрме, на юге Франции.



Компания MagniX представила электродвигатель для лёгких самолётов

Компания MagniX расширила свою линейку электрических силовых установок, представив двигатель MagniAIR с воздушным охлаждением, предназначенный для кит-комплектов самолётов, легких спортивных самолётов и электрических учебно-тренировочных самолётов.

Компания из Эверетта, штат Вашингтон, анонсировала двигатель 14 апреля на выставке Sun 'n Fun Aerospace Expo в Лейкленде, штат Флорида, где продемонстрировала MagniAIR рядом с самолётом Van's Aircraft RV-10, на который она устанавливает этот двигатель в составе полностью электрической силовой установки. Первый полёт RV-10 заплани-

рован на конец этого года, а двигатель поступит в продажу в 2027 году.

Двигатель MagniAIR с воздушным охлаждением, развивающий мощность 175 киловатт (примерно 235 л.с.) при весе 55 кг, предназначен для замены поршневых двигателей класса от 120 до 175 киловатт. Он интегрирован с батареями Samson компании MagniX и остальными компонентами силовой установки компании, включая силовую электронику, лежащую в основе более крупных двигателей Magni350 и Magni650, которые устанавливались на воздушные суда от гидросамолета de Havilland Beaver до Cessna Grand Caravan.



Новый двигатель также получит преимущество благодаря благоприятному отношению регулирующих органов. Модернизация правил FAA по специальной сертификации лётной годности (MOSAIC), завершённая в июле 2025 года, отменяет старые ограничения по весу лёгких спортивных самолётов и открывает доступ к новым типам силовых установок, включая электродвигатели.

Для производителей комплектов для самостоятельной сборки более низкие эксплуатационные расходы и меньшие затраты на техобслуживание электрической силовой установки являются практическими преимуществами, выходящими за рамки экологической целесообразности. Компания MagniX также видит потенциал для MagniAIR в применении в системах eVTOL и оборонной промышленности.

«Цены на топливо и затраты на техническое обслуживание приводят к росту стоимости лётной подготовки, в то время как отрасль сталкивается с острой нехваткой пилотов», - сказал Бен Локстон, вице-президент по разработке продуктов в MagniX. «MagniAIR предлагает снизить затраты на лётную подготовку и другие виды применения лёгких самолётов за счёт более низких эксплуатационных расходов, сокращения затрат на техническое обслуживание и нулевых выбросов углекислого газа».

После своего дебюта на выставке Sun 'n Fun компания MagniX на следующей неделе представит MagniAIR и всю свою линейку силовых агрегатов на выставке Aero Friedrichshafen в Германии.

Beyond Aero выбирает Luxaviation в качестве стартового оператора для водородного бизнес-джета

Luxaviation будет стартовым оператором для разрабатываемого французским стартапом Beyond водородно-электрического бизнес-джета. Партнёрство сосредоточено на реальной оперативной готовности, включая определение профилей миссий, сценариев развёртывания и интеграции услуг.

Опыт Luxaviation в сфере деловой авиации поможет Beyond Aero преодолеть разрыв между разработкой самолёта и коммерческой эксплуатацией для подготовки к развёртыванию водородно-электрической авиации в Европе, говорится в пресс-релизе французского разработчика.

«Это долгосрочное сотрудничество, структурированное поэтапно», - заявила Элоа Гийотен, гене-

ральный директор Beyond Aero. «Публично мы не будем раскрывать подробности каждого этапа, но в нём заложен замысел – с точки зрения пользователя, готовности аэропортов, заправочных станций, правил, а также эксплуатационных расходов и графиков технического обслуживания, которые будут рассмотрены чуть позже. Речь идёт о том, чтобы сделать это реальным – преодолеть разрыв между теорией и реальной практикой, основанной на повседневных знаниях».

Каролин Демсар, генеральный директор Luxaviation France/Malta/Portugal, добавила: «В Luxaviation инновации должны воплощаться в реальных операциях. Партнёрство с BeyondAero позволяет нам изучать водородно-электрические си-

ловые установки практичным и ответственным способом, в соответствии с нашими долгосрочными целями в области устойчивого развития и операционного совершенства».

Компания Beyond Aero добилась значительных успехов с момента своего основания в 2020 году. Недавно она завершила предварительный анализ проекта (PDR), подтвердила работоспособность своей водородно-электрической силовой установки на уровне TRL6 посредством наземных испытаний и совершила первый в истории Франции пилотируемый полёт на водородно-электрическом самолёте. Эта испытательная кампания, проведённая на юге Франции, включала 10 взлётов и два полных полёта с соотношением гибридизации две трети газообразного водорода к одной трети батарей.

Ожидается, что партнёрство с Luxaviation будет развиваться в направлении демонстрационных полётов и эксплуатационной проверки в рамках EASA. Гийотен намекнула, что это будет не единственное партнёрство с оператором, которое заключит Beyond Aero.

«У нас будет не одно. Но это партнёрство особенное для нас, потому что нам нужен был кто-то с достаточным опытом работы с различными типами самолётов и различными маршрутами – не только в одной стране – чтобы иметь возможность осуществлять операции на основных рынках деловой авиации», – сказала она.

Компания также имеет офис в Лос-Анджелесе в надежде завоевать американский рынок.



ГТЛК подписала контракт с «Вертолётами России» на поставку шести вертолёт

ГТЛК заключила с холдингом «Вертолёты России» Госкорпорации Ростех контракт на поставку шести новых отечественных вертолёт Ми-8МТВ-1.

Вертолёты будут произведены и в дальнейшем переданы российским авиакомпаниям в лизинг на льготных условиях в рамках подпрограммы

«Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» государственной программы «Развитие транспортной системы» по линии Минтранса России. Программа в этой части направлена на обновление и расширение воздушного флота российских авиакомпаний. Поставка всех вертолёт ожидается в 2026 году.



В рамках программы уже поставлено российским авиакомпаниям два самолёт Сухой Суперджет 100, пять самолёт Л-410, 33 вертолёт Ми-8 и три вертолёт Ансат.

«ГТЛК последовательно выполняет функцию института развития в транспортной отрасли. В рамках национального проекта «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» компания определена квалифицированным заказчиком авиационной техники, и новый контракт с холдингом «Вертолёты России» - прямое подтверждение этой роли. Через механизм льготного лизинга мы обеспечиваем спрос на отечественную вертолётную технику, содействуем развитию российского машиностроения и создаем условия для повышения транспортной связанности регионов страны», – прокомментировал генеральный директор ГТЛК Михаил Парнев.

«В составе Госкорпорации Ростех мы работаем над обновлением вертолётного парка отечественных авиакомпаний. За последние несколько лет холдинг «Вертолёты России» в рамках контрактов с ГТЛК поставил более 100 воздушных судов – это внушительный флот, который играет большую роль в развитии территорий нашей страны и повышении транспортной доступности регионов. Первый в текущем году контракт на поставку шести Ми-8МТВ-1 открывает новую серию поставок машин в регионы. Эти вертолёты станут надёжным связующим звеном между крупными городами и отдалёнными населёнными пунктами», – отметил генеральный директор холдинга «Вертолёт России» Николай Колесов.

Daher запускает приложение Me&My Kodiak и обновляет Me&My TBM

Daher Aircraft объявила об официальном запуске нового приложения Me & My Kodiak и представила последнюю версию приложения Me & My TBM, ещё раз подтверждая приверженность компании развитию онлайн-систем управления самолётами и улучшенной поддержке пилотов.

Эти цифровые решения для семейств самолётов Kodiak и TBM предоставляют операторам данные о самолёте в режиме реального времени, беспрепятственный доступ к документации и прямую связь с экосистемой поддержки Daher.

«С появлением приложения Me & My Kodiak и дальнейшим развитием приложения Me & My TBM компания Daher Aircraft расширяет свои цифровые ресурсы для улучшения связи, упрощения операций и обеспечения безопасных полётов для растущего сообщества пилотов Daher», - пояснил Николя Шаббер, генеральный директор Daher Aircraft.

Приложение Me & My Kodiak, доступное в версии V1, предлагает первоначальный набор функций:

- Удалённый доступ в режиме реального времени к ключевым параметрам воздушного судна, включая температуру масла, напряжение батареи, уровень противообледенительной жидкости, количество топлива, давление кислорода, состояние дверей, местоположение воздушного судна и состояние базы данных.
- Полный доступ к технической документации Kodiak – как в онлайн, так и в офлайн-режиме – включая руководства по эксплуатации, контрольные списки, руководства по техническому обслуживанию, сервисные бюллетени и многое другое. Это гарантирует, что операторы

Kodiak всегда имеют доступ к самой актуальной документации.

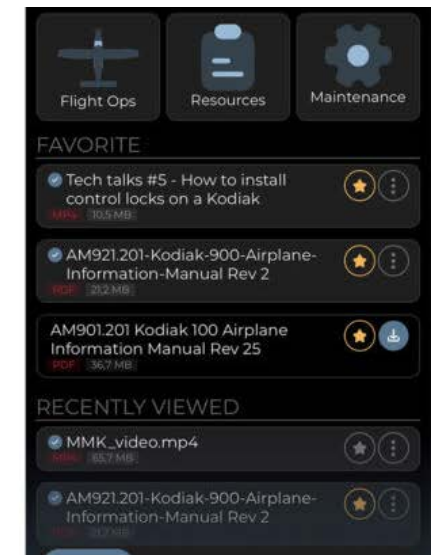
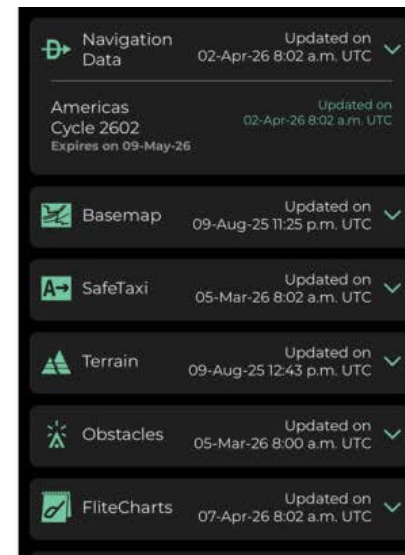
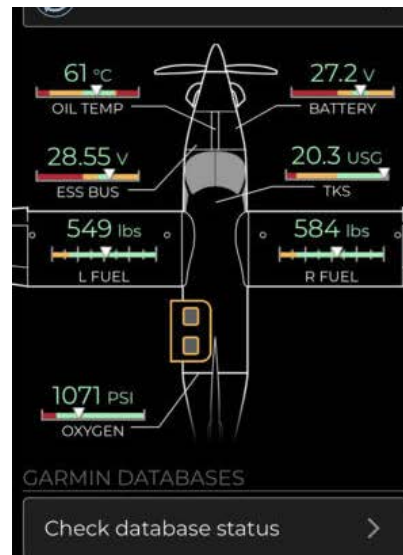
- Интегрированная функция связи позволяет немедленно связаться со службой поддержки клиентов Daher Care, включая быструю отправку отчётов о неисправностях самолёта (AOG).

Приложение Me & My TBM, впервые запущенное в 2018 году, стало широко используемым инструментом среди операторов TBM по всему миру, и сегодня им пользуются более 400 человек. В дополнение к функциональности анализа данных после полёта с акцентом на стабилизированные заходы на посадку, новая версия V8 включает в себя несколько значительных улучшений:

- Как и в приложении Me & My Kodiak, последняя версия приложения Me & My TBM включает в себя удалённый мониторинг данных самолёта в режиме реального времени через PlaneSync

канал передачи данных GDL 60, включая уровень топлива, содержание кислорода, температуру наружного воздуха, состояние батареи, состояние дверей, местоположение и обновления базы данных.

- Улучшенный подсчёт и функциональность для отслеживания лётных часов, включая разграничение между общим количеством часов полёта и часами, специфичными для владельца, а также отслеживание использования для конкретного пилота.
- Новый встроенный просмотрщик PDF повышает производительность и удобство использования, особенно для больших технических документов, обеспечивая более быстрое и плавное чтение.
- Постоянные улучшения позволили еще больше оптимизировать надежность и пользовательский опыт.



Возможности поршневых самолётов Cessna улучшены благодаря модернизации кабины пилота и систем

Компания Textron Aviation объявила о ряде новых улучшений для своей линейки поршневых самолётов Cessna, включая Cessna Skyhawk, Cessna Skylane, Cessna Turbo Skylane и Cessna Turbo Stationair HD. Эти обновления включают в себя внедрение модернизированной авионики Garmin G1000 NXi System Release 7 и двойной электронной системы зажигания Lycoming (dual EIS).

Ранее анонсированная для Cessna Skyhawk, система dual EIS теперь является стандартной для всех новых поршневых самолётов Cessna. Ожидается, что воздушные суда, оснащённые этими усовершенствованиями, поступят в эксплуатацию в конце 2026 – начале 2027 года.

Модернизация авионики предоставляет клиентам Cessna, использующим самолёты с верхним расположением крыла, ряд востребованных возможностей, включая Garmin Smart Glide, которая обеспечивает автоматическую помощь при отказе двигателя, помогая пилотам уверенно справляться с аварийными ситуациями. Обновление также включает функцию Remote Wake, позволяющую операторам включать системы авионики самолёта извне кабины для предполётного планирования, обновления баз данных и проведения технического обслуживания.

Ланни О'Бэннион, старший вице-президент по продажам и маркетингу, отметил, что версия Garmin System Release 7 и усовершенствования двойной электронной системы зажигания предоставляют пилотам передовые инструменты, которые упрощают операции, повышают ситуационную осве-

домлённость и обеспечивают более современный и интуитивно понятный опыт пилотирования. Мы продолжаем инвестировать в инновации, которые поддерживают долгосрочный успех нашей продукции Cessna с поршневыми двигателями».

Заменяв предыдущую систему зажигания с двумя

магнето, двойная электронная система зажигания улучшает интервалы технического обслуживания и общую работу самолёта. Эта твердотельная электронная технология объединяет передовые компоненты и уменьшает количество внутренних движущихся частей, а также снижает эксплуатационные расходы.



Стартап Bond увеличил заказ на Bombardier до \$5 млрд

Стартап Bond, специализирующийся на долевом владении самолётами, увеличил заказ на бизнес-джеты Bombardier в рамках соглашения, стоимость которого теперь оценивается до \$5 млрд, и планирует ускорить поставки в 2027 году, чтобы удовлетворить спрос, сообщила пресс-служба компании.

В октябре 2025 года на выставке NBAA-BACE компания Bond объявила о планах запустить модель долевого владения, используя парк из 50 самолётов Bombardier Global и Challenger в рамках твёр-

дого заказа на сумму \$1,7 млрд, который включал опционы на приобретение ещё до 70 самолётов, что может увеличить стоимость сделки до \$4 млрд. Соглашение включало комплексное обслуживание самолётов.

В пресс-релизе Bond сообщила, что за первые три месяца 2026 года компания «добилась переподписки» и расширила свои обязательства, разместив дополнительные твёрдые заказы на четыре самолёта Global и воспользовавшись 24 существующи-

ми опционами на Global 8000 – с возможностью их конвертации в Global 6500.

При поддержке ряда инвесторов, включая KKR, Bond выходит на рынок долевого владения с целью создания эксклюзивной, персонализированной модели, специализирующейся на суперсредних и сверхдальних бизнес-джетах. Модель включает в себя меньшее количество владельцев на один самолёт, парк только для членов клуба, бортпроводников на каждом рейсе и премиальные интерьеры.

Компания Bond не раскрыла подробности планов по ускоренным первоначальным поставкам, но подтвердила планы по запуску операций в начале 2027 года. Для этого KKR увеличила кредитную линию Bond до \$290 млн, а компания отдельно привлекла \$150 млн акционерного капитала через свою программу членства для учредителей.

«Результаты Bond на начальном этапе отражают очевидную потребность, которую они удовлетворяют на рынке», - сказал Даниэль Пиетржак, партнер и глобальный руководитель отдела частного кредитования в KKR.

«Наши члены-учредители – не пассивные покупатели. Они инвестировали в компанию, потому что верят, что такая модель должна существовать», - сказал основатель Bond Билл Папариелла. «Когда некоторые из самых известных предпринимателей, инвесторов и деятелей искусства сегодня вкладывают капитал в оператора, а не только в самолёты, это говорит о том, насколько недостаточно охвачен премиальный сегмент этого рынка».



Lufthansa Technik и Designworks представляют концепт VIP-салона для узкофюзеляжных самолётов

На выставке Aircraft Interiors Expo (AIX), проходившей в Гамбурге 13-16 апреля 2026г., Lufthansa Technik представила совершенно новый подход к VIP-авиации: модульный концепт салона для узкофюзеляжных самолётов «The BOW», созданный в эксклюзивном сотрудничестве с Designworks, входящей в BMW Group. Концепт переосмысливает идею совместных поездок класса люкс для деловых групп, спортивных команд или артистов.

Вдохновлённая растущим спросом на гибкие, ориентированные на дизайн решения для частных путешествий, новая архитектура салона объединяет два ведущих бренда, известных своим инженерным совершенством, высочайшим качеством исполнения и новаторским дизайном. Входя в состав BMW Group, Designworks сочетает в себе глубокие корни в автомобильном дизайне с обширным опытом работы в сегменте роскошных и технологич-

ных автомобилей, а Lufthansa Technik интегрирует передовые технологии и проверенную компетенцию в проектировании VIP-салонов.

Вместе две компании создали платформу дизайна, демонстрирующую будущее VIP-перелётов для групп: новый дизайн салона функционирует как лаборатория для модульных идей – платформа, позволяющая на ранних этапах индивидуально вовлекать клиентов. Планировка, конфигурация люксов, цветовая гамма и функциональные зоны могут быть переконфигурированы, что позволяет операторам точно адаптировать самолёт к своему профилю. «Меньше люксов для более открытых зон отдыха? Большой бар? Большая приватность для важных заседаний совета директоров? Все это возможно», - комментируют партнёры.

Целевая группа проекта – не один VIP-пассажир, а группа высокопоставленных пользователей: совет директоров корпорации, профессиональная спортивная команда или гастролирующая группа. Каждый отдельный люкс вмещает одного или двух путешественников и может использоваться для частных встреч или совместных обедов. В каждом люксе предусмотрено специальное место для хранения личных вещей – идеально подходящее для таких предметов, как музыкальный инструмент, профессиональное оборудование или личные вещи, – а дополнительные подвижные перегородки позволяют менять в салоне атмосферу каюты из уединенной, похожей на кокон, в открытую для общения.

Все люксы могут закрываться по отдельности, а в некоторых отсеках предусмотрены автоматизи-



рованные секции, которые можно поднимать или опускать для регулировки уровня приватности. Такая гибкость позволяет операторам размещать на борту до 28 пассажиров без ущерба для эксклюзивности или комфорта.

Дизайн салона структурирован на несколько фирменных зон. Приветливая входная зона задает тон благодаря изогнутым архитектурным формам, высококачественным материалам, интегрированным технологическим решениям и барной зоне, ориен-

тированной на гостеприимство. Трансформируемые элементы, такие как градиентный экран или складной интерактивный сервисный стол, вместе с другими элементами дизайна создают ощущение роскоши и мастерства.

В центральном лаунже расположены два многофункциональных изогнутых сенсорных экрана и большой презентационный стол, который может трансформироваться в четыре сегмента с отдельными столиками. Эта зона плавно переходит из

пространства для совместной работы в зону изысканного обеда, отражая потребности бизнес-команд или тренерского штаба. В столе используется технология Hidden Touch от Lufthansa Technik, ключевое новшество которой заключается в замечательном сочетании высококачественного внешнего вида и тактильных ощущений с безупречной, интуитивно понятной функциональностью. Она позволяет пассажирам управлять широким спектром функций салона с помощью элегантной сенсорной панели, которая полностью исчезает в любой внутренней поверхности, когда не используется.

Отдельные люксы дизайна «BOW Suite» характеризуются дугами, плавными формами, прогрессивными линиями и материалами премиум-класса и создают ощущение высокого уровня комфорта, при этом технологии Lufthansa Technik ненавязчиво интегрированы в мебель. Акустическая защита, подсветка, ароматические опции и ненавязчивые решения для хранения создают сбалансированную среду роскоши и функциональности.

Новый дизайн салона также включает в себя систему Lufthansa Technik «nice» (network integrated cabin equipment – сетевое интегрированное оборудование салона), органично интегрирующую передовые технологии во всём салоне: отмеченные наградой Red Dot Design Award скрытые сенсорные дисплеи, модули индуктивной зарядки, изогнутые OLED-экраны, решения для дистанционного управления нового поколения и специальные световые эффекты гармонично вписаны в архитектуру интерьера, повышая уровень сервиса, функциональности и эстетики.



Инновационная и ориентированная на пользователя система «nice intellitable», например, интегрирует функциональность сенсорного экрана высокого разрешения непосредственно в высококачественную тактильную поверхность складного столика. В основе звуковой системы лежат динамики Omni-Fi от Lufthansa Technik, обеспечивающие полное погружение в звук. Их ультратонкий форм-фактор, обеспечиваемый эксклюзивной технологией преобразователя/излучателя кольцевого типа, гарантирует оптимальное всенаправленное рассеивание звука, незаметно вписываясь в любую высококачественную поверхность.

Фабиан Нагель, вице-президент по продажам VIP-услуг и услуг для специальных самолётов в Lufthansa Technik, говорит: «С The BOW мы выводим групповые VIP-перелёты на совершенно новый уровень. Эта концепция предлагает клиентам беспрецедентную гибкость и позволяет операторам адаптировать каждую миссию к потребностям пассажиров, обеспечивая одновременно высокую функциональность и роскошь. The BOW также даёт уникальную возможность оценить весь спектр наших продуктов, напрямую взаимодействуя с VIP-пассажирами в единой, гармоничной среде. Благодаря органичной интеграции этих технологий в концепцию салона, мы даём операторам наглядное представление о том, что может предложить наш полный портфель непревзойденных технологий и инноваций – от повышенного комфорта и функциональности до последовательного, высококачественного дизайна, который улучшает весь опыт пребывания на борту».



На авиашоу Aero Friedrichshafen ожидается значительное присутствие бизнес-авиации

Выставка Aero Friedrichshafen 2026, которая откроется на юге Германии менее чем через неделю, будет отличаться расширенным присутствием деловой авиации. Почти 900 экспонентов, по сравнению с 760 в прошлом году, забронировали места на мероприятии, которое пройдет с 22 по 25 апреля на площадке, где будет расположен увеличенный павильон деловой авиации, и ещё больше компаний из этой отрасли будет представлено в соседнем зале A1.

В этом году выставка пользуется значительной поддержкой ведущих отраслевых организаций, включая национальные ассоциации деловой авиации Германии и Австрии. В мероприятии также принимают участие другие отраслевые группы, в том числе Ассоциация воздушных чартеров (ACA) и Международная ассоциация авиадилеров (IADA), причем последняя получит больше места для статической демонстрации подержанных самолётов.

На открытой площадке аэропорта Фридрихсхафен (EDNY) в Бодензее будут представлены самолёты нескольких производителей деловой авиации. Среди них Textron Aviation, Cirrus Aircraft, Bombardier Aerospace, Daher Aircraft, Dassault Falcon, Honda Aircraft, Piaggio Aero, Pilatus Aircraft и Piper Aircraft.

Почти 50 из 90 воздушных судов, заявленных для статической экспозиции в Aero Friedrichshafen, – это модели для деловой авиации. Среди главных экспонатов – международный дебют Citation Ascend компании Textron Aviation, причём многие из самолётов предоставлены местными европейскими операторами.

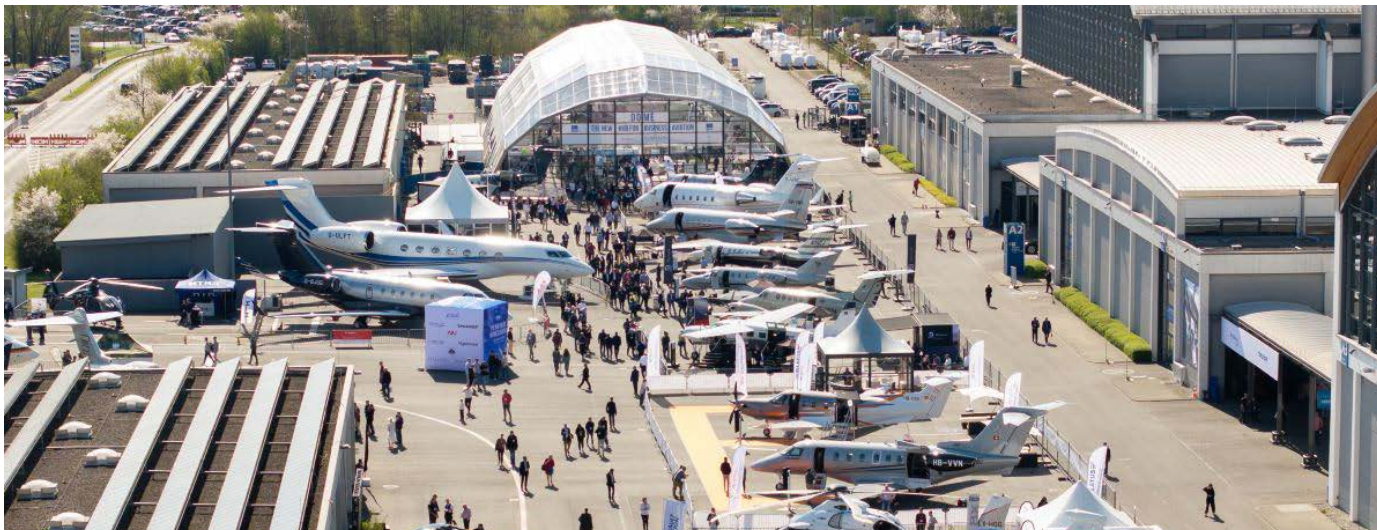
Организатор выставки, компания Fairnamic, ожидает более 32000 посетителей из примерно 80 стран, причем около половины из них будут иметь какую-либо пилотскую лицензию. Список участников охватывает все аспекты авиации общего

назначения, и в последние годы возрос интерес к устойчивой авиации и технологиям передовой воздушной мобильности, включая дроны и eVTOL, а также к электрическим двигателям и технологиям автономного полёта.

В деловой программе Aero Friedrichshafen несколько сессий посвящены участию лидеров отрасли, например, панельная дискуссия по вопросам лидерства в деловой авиации 22 апреля, модератором которой выступит президент и генеральный директор GAMA Джеймс Виола. В тот же день Ассоциация воздушных чартеров проведет несколько сессий, посвященных таким темам, как роль брокеров и незаконные полёты.

23 апреля главный редактор AIN Чарльз Алкок выступит модератором двух панельных дискуссий, посвященных вызовам и возможностям, стоящим перед деловой авиацией. В первой из них примут участие руководители немецкой, австрийской и азиатской ассоциаций деловой авиации – соответственно Штеффен Мерц (который также возглавляет Европейскую ассоциацию деловой авиации), Антония Гилберт и Пенни Лим, а также юрист по вопросам авиационного налогообложения и тарифов Карстен Неземанн.

Вторая панельная дискуссия будет посвящена узким местам в операционной деятельности. В ней примут участие Дэвид Бергольд, генеральный директор немецкого чартерного оператора Luminair, финансовый директор Platoon Aviation Иева Троттер, коммерческий директор Nadid Мохаммед Оста и Максим Иванов, менеджер FCG Ops.



Nimbl: неопытность экипажа возглавляет список факторов риска в полёте

Согласно новому отчёту компании Nimbl, наиболее распространёнными рисками в деловой авиации являются неопытность экипажа и продолжительность полёта, а среди рисков технического обслуживания лидируют проверки и тип выполняемых работ.

Компания проанализировала более 55000 рисков, поданных в прошлом году операторами, использу-

емыми её программное обеспечение для управления безопасностью и процедурами. В отчёте представлен рейтинг 10 наиболее распространённых рисков безопасности полётов и технического обслуживания.

Риск, связанный с неопытностью, для экипажа возникает, когда у пилотов недостаточно общего налёта или налёта на данном типе воздушного

судна для выполнения минимальных требований компании. Аэропорты в горной местности заняли второе место по распространённости среди факторов риска полётов. Ветер и продолжительность выполнения полёта были добавлены в качестве новых факторов в рейтинг рисков. Риск, связанный с продолжительностью выполнения операции, включает в себя опасения по поводу усталости экипажа.

Что касается рисков, связанных с техническим обслуживанием, то на втором месте оказались опасности получения травм, такие как работа на высоте или на скользких поверхностях без надлежащей защиты. В последнем отчёте к новым рискам, связанным с техническим обслуживанием, относятся недостаточное количество персонала и опасности, связанные с препятствиями на земле или движущимися транспортными средствами.

В прошлогоднем ежегодном отчете Nimbl по безопасности были проанализированы фактические инциденты и аварии за 2024 год, и было установлено, что основными факторами, способствовавшими инцидентам, стали процедурные ошибки и человеческий фактор. В отчёте компании о рисках за 2026 год анализируются превентивные оценки рисков, представленные операторами в 2025 году, с целью выявления потенциальных опасностей до того, как произойдут инциденты.

«Когда авиационные подразделения понимают, в чём они уязвимы, они могут внедрять целенаправленные улучшения, чтобы стать лучше и безопаснее», - сказал генеральный директор Nimbl Марк Байер.



Турнир Masters приносит результаты, а спад на Ближнем Востоке углубляется уже седьмую неделю

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, даже спустя несколько недель после начала ирано-израильско-американского конфликта деловая авиация на Ближнем Востоке по-прежнему находится в глубоко подавленном состоянии: заправка топливом в регионе остаётся на более чем 40% ниже доконфликтных норм, и пока не наблюдается никакой тенденции к восстановлению.

В глобальном масштабе ситуация более обнадеживающая: 15-я неделя показала уверенный рост на 5,6% в годовом исчислении, поскольку рынок преодолел пасхальное затишье, при этом устойчивый рост наблюдался как в Северной, так и в Южной Америке. Турнир по гольфу Masters привлек в аэропорт Augusta National 1417 бизнес-джетов, что в 15 раз превышает обычный недельный уровень и является своевременным напоминанием о том, что крупные турниры остаются надёжным фактором роста.

Глобальная активность бизнес-джетов: уверенное восстановление после затишья в пасхальные праздники

После спада на прошлой неделе из-за Пасхи, на 15-й неделе (6-12 апреля) глобальная активность бизнес-джетов резко возросла: было выполнено около 82000 рейсов, что на 5,6% больше, чем на 15-й неделе прошлого года. Общее количество рейсов за неделю значительно превысило средний показатель в 73100 вылетов, зафиксированный за первые 14 недель 2026 года, и сейчас глобальная активность бизнес-джетов

	YOY		
	W15 '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	9.2%	5.3%	2.6%
Europe	(4.4%)	1.7%	0.7%
South America	14.3%	9.3%	4.6%
Asia	4.1%	4.3%	3.5%
Middle East	(45.6%)	(17.4%)	4.5%
Africa	(4.0%)	1.6%	(0.2%)
Global	5.6%	4.6%	2.6%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (с 1 января по 12 апреля)

на 4,6% выше по сравнению с прошлым годом, что немного больше, чем +4,2%, зафиксированные до 5 апреля, и заметно лучше, чем +2,6%, достигнутые за тот же период 2025 года по сравнению с 2024 годом.

В Северной Америке недельный рост составил 9,2 %, в Южной Америке – 14,3 %, а в Азии – 4,1 %.

Ближний Восток продолжает омрачать глобальную картину. На долю этого региона на 15-й неделе приходилось примерно 1% всех вылетов бизнес-джетов в мире, а падение на 45,6% в годовом исчислении снизило глобальный недельный рост примерно на 0,5%. В целом с начала года совокупное снижение на Ближнем Востоке составило 17,4% и представляет собой самый глубокий региональный спад за весь период наблюдений. Недельное снижение на 4,4% в Европе также заслуживает внимания, хотя, как отмечалось на прошлой неделе, календарные факторы могут частично сказываться на сравнении показателей в разные года в течение нескольких недель после Пасхи.

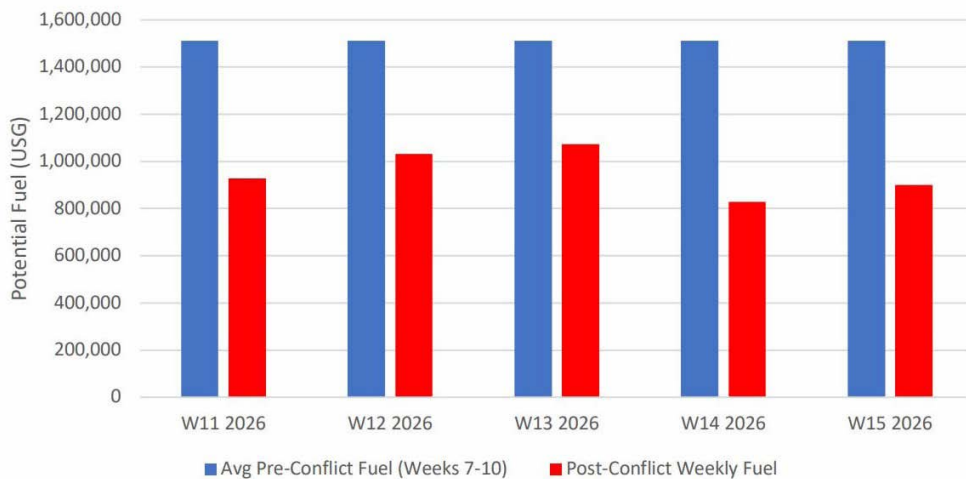
Еженедельный трекер изменений на Ближнем Востоке

Данные WINGX по объёмам заправки топливом продолжают предоставлять наиболее чёткую информацию для оценки совокупного и еженедельного ущерба для деловой авиации от конфликта на Ближнем Востоке. На этой неделе WINGX скорректировала свой базовый показатель до начала конфликта, применив его к 7-10 неделям (9 февраля - 8 марта). Хотя конфликт начался 28 февраля на 9-й неделе, существенное влияние на цены на авиатопливо начало ощущаться только с 9 марта (11-я неделя), а это значит, что недели 7-10 представляют собой ещё один ракурс для оценки условий работы до того, как топливный шок начал оказывать влияние на рынок. За эти четыре недели объём заправки бизнес-джетов на Ближнем Востоке в среднем составлял 1,5 млн галлонов в неделю, что устанавливает обновлённый базовый показатель, относительно которого измеряются последующие недели.

Несмотря на изменение базового уровня, динамика по неделям, начиная с 11-й недели, показывает ту же картину устойчивого и углубляющегося подавления. Первоначальный шок на 11-й неделе привёл к снижению заправки топливом на 39% по сравнению со средним показателем до конфликта, составив 922 тыс. галлонов, после чего на 12-й неделе наблюдалось частичное восстановление до 1,0 млн галлонов (-32% по сравнению с базовым уровнем), а на 13-й неделе произошло небольшое увеличение до 1,1 млн галлонов (-29%). Затем на 14-й неделе произошло резкое падение до 827 тыс. галлонов (-45% по сравнению с базовым уровнем), что стало самой слабой неделей в наборе данных на тот момент. Совсем недавно, на 15-й неделе, было зафиксировано 899 тыс. галлонов, что на 41% меньше среднего показателя до конфликта, в то время как регион остается в состоянии глубокого подавления, и существенного возвращения к доконфликтному уровню не предвидится.

В еженедельном разрезе, на 11-й неделе наблюдалось падение на 39% по сравнению с базовым уровнем, затем на 12-й неделе произошло восстановление на 11%, а на 13-й неделе – дальнейшее увеличение на 4%. Затем на 14-й неделе эти достижения были нивелированы резким падением на 23% по сравнению с предыдущей неделей, после чего на 15-й неделе произошло частичное восста-

Avg Middle East Fuel Pre-Conflict vs Post-Conflict Weeks



Еженедельные данные по заправке топливом бизнес-джетов на Ближнем Востоке до и после конфликта

новление на 9%. Общая картина данных по затронутым конфликтом неделям характеризуется нестабильными колебаниями вокруг глубоко подавленного уровня, и устойчивой траектории восстановления пока не наблюдается.

Masters 2026: Огаста демонстрирует мощный рывок

Данные WINGX подтверждают, что в течение недели проведения турнира Masters (6-12 апреля) в региональном аэропорту Огаста (KAGS) было зафиксировано 1417 прибытий бизнес-джетов, что в 15 раз превышает средний еженедельный уровень прибытий, зафиксированный в KAGS за первые 14 недель 2026 года, и является одним из самых резких скачков спроса среди всех регулярно проводимых спортивных мероприятий в календаре.

Итоговая цифра оказалась ниже прогноза WINGX, составлявшего 1615 прибытий, и представляет собой небольшое снижение по сравнению с 1441 прибытием, зафиксированным во время недели Masters 2025 года. Несоответствие прогнозу, вероятно, отражает тот факт, что ожидаемый коэффициент увеличения трафика в 17 раз оказался слишком оптимистичным, а не слабость

Weekly Middle East bizjet fuel uplift week-on-week changes since start of conflict



Еженедельные данные по заправке топливом бизнес-джетов на Ближнем Востоке по сравнению с предыдущей неделей с начала конфликта

спроса на бизнес-джеты; коэффициент увеличения трафика в 15 раз соответствует нижней границе исторического диапазона и в любом случае является исключительным показателем для этой недели.

В течение недели проведения турнира Masters компания NetJets зафиксировала 378 прибытий в аэропорт KAGS, что немного ниже их собственного прогноза в 387 прибытий и составляет 27% от общего трафика, что немного выше их исторического диапазона в 23-25%. Аэропорт Огасты в очередной раз превратился на одну неделю из тихого регионального аэропорта в один из самых загруженных хабов для бизнес-джетов в стране, что подчёркивает неизмен-

ный статус Masters как одного из главных событий в спортивном календаре, привлекающих большое количество клиентов бизнес-авиации.

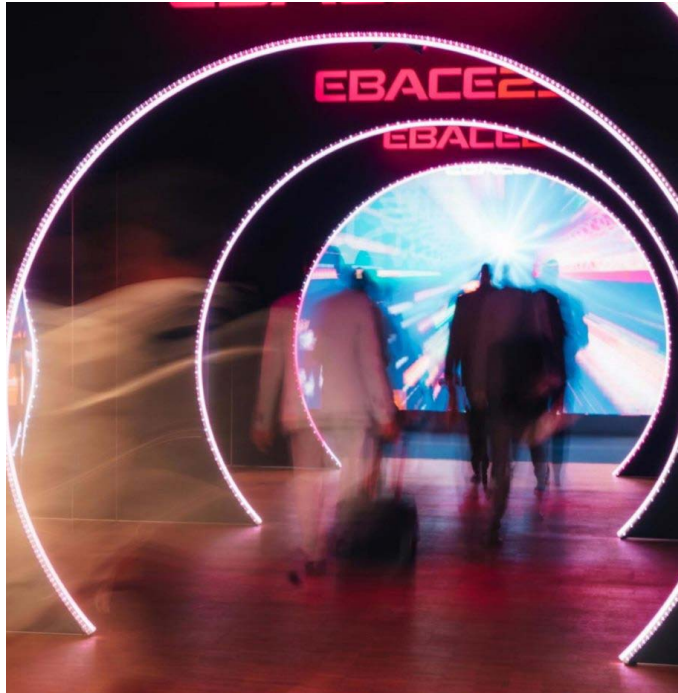
Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «Несмотря на ожидаемый в эти дни спад на Ближнем Востоке, в целом неделя оказалась удачной: рынок восстановился после пасхальных праздников, а в Огасте наблюдался ожидаемый скачок спроса. Сейчас мы смотрим в будущее, на предстоящие важнейшие события, которые могут поднять спрос на бизнес-джеты выше обычного уровня, такие как драфт НФЛ в Питтсбурге, Кентуккийское дерби в Луисвилле и Гран-При Монако».



ЕВАСЕ 2026 отменили, возможно выставка уйдет в историю

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) отменила выставку ЕВАСЕ, запланированную на 2-4 июня в Женеве. Отраслевая группа объявила о решении в прошлую пятницу утром, заявив, что пересмотренный формат выставки не обеспечил «необходимого импульса для проведения жизнеспособного мероприятия». На заседаниях на прошлой неделе совет директоров ЕВАА подтвердил решение об отмене мероприятия менее чем за восемь недель до открытия ЕВАСЕ 2026 в выставочном центре Palexpo в международном аэропорту Женевы. Группа не сообщила, будет ли она пытаться возобновить выставку в будущем.

«Это трудное решение, и мы приняли его нелег-



ко», - сказал генеральный директор ЕВАА Стефан Бенц. «Мы понимаем, что это вызовет разочарование у экспонентов, партнёров и участников, которые взяли на себя обязательства перед мероприятием в этом году и доверились ему. Однако мы считаем, что это наиболее ответственный шаг. Это также правильное решение, которое поможет минимизировать дальнейшее воздействие на тех, кто уже подтвердил своё участие, и отражает прозрачность и серьёзность, с которыми мы должны действовать по отношению к нашим членам и рынку в целом».

Европейская конвенция и выставка деловой авиации (ЕВАСЕ) впервые состоялась в 2001 году и до 2024 года проводилась совместно ЕВАА и НВАА. После того, как американская ассоциация вышла из совместного предприятия, ЕВАА в мае 2025 года перезапустила выставку в новом формате и запланировала дальнейшие изменения для мероприятия, которое должно было состояться в июне.

В программу выставки 2026 года должна была войти новая статическая экспозиция для деловых воздушных судов, поскольку статика не была включена в программу мероприятия 2025 года. В прошлом году ЕВАА объявила о планах чередовать места проведения ежегодной выставки между Женевой и другими европейскими городами в ответ на жалобы участников на высокие цены в швейцарском городе.

Помимо того, что ЕВАСЕ служит платформой для усилий ЕВАА по продвижению интересов деловой авиации, она также является важным источником дохода для группы, базирующейся в Брюсселе.

В прошлом месяце члены ЕВАА проголосовали за реформирование структуры членства ассоциации, чтобы все компании-члены имели одинаковые права. Ранее так называемые «полноправные» члены — как правило, операторы воздушных судов — имели более сильные права голоса, чем «ассоциированные» члены.

Помимо возвращения популярной статической экспозиции, выставка ЕВАСЕ 2026 года должна была быть больше ориентирована на операторов и предлагать новые возможности для налаживания деловых связей. ЕВАА также пересмотрела структуру затрат, «чтобы лучше отразить ожидания участников и посетителей».

Согласно заявлению ЕВАА, теперь организация сосредоточит свои усилия и ресурсы на своей основной миссии — «удовлетворении потребностей своих членов и европейского сообщества деловой авиации». Группа заявила о своей приверженности содействию «ответственному и устойчивому росту», улучшению транспортного сообщения и созданию возможностей для отрасли.

«ЕВАА была основана для обслуживания европейского сообщества деловой авиации, и эта цель остается неизменной», - прокомментировал председатель группы Юрген Визе. «Наша миссия — представлять эту отрасль от имени наших членов, защищать их интересы и помогать создавать условия, в которых они могут продолжать устойчиво вести свой бизнес во всей Европе. ЕВАСЕ исторически играла важную роль в поддержке этой миссии, но формат должен отвечать тому, что действительно нужно и ценится рынком и нашими членами».

Военные действия усиливают неопределённость на Ближнем Востоке

28 февраля, отправляясь на субботний отдых на природе, жители Дубая услышали вдалеке, но почти осязаемо, зловещие взрывы, разносившиеся по небу, и лишь немногие сразу поняли, что Персидский залив внезапно, снова, оказался в состоянии войны. Спустя месяц конца войны не было видно. В начале апреля президент Трамп намекнул, что война может закончиться через «две-три недели», но непредсказуемость геополитической ситуации на Ближнем Востоке может означать, что решение не полностью зависит от него. Обеспокоенные обеспечением поставок продовольствия и нефти, ОАЭ

пригрозили присоединиться к войне, чтобы вновь открыть Ормузский пролив.

Ответные действия Ирана на американо-израильские бомбардировки привели к серьёзным инцидентам, включая атаку беспилотника на международный аэропорт Дубая (OMDB) 7 марта, которая ненадолго приостановила работу воздушной гавани. Спрос на частные эвакуационные и спасательные чартерные рейсы резко возрос после того, как ракетные удары неоднократно прерывали организованные государством репатриационные рейсы.

В результате нападения 18 марта на катарский завод СПГ в Рас-Лаффане был нанесен значительный ущерб, в результате чего около 17% мощностей оказались выведены из строя, а ремонт, вероятно, займет от трёх до пяти лет.

Ракетные удары Ирана в конце марта по аэропортам Кувейта и Ирака, а также удар по американской авиабазе в Саудовской Аравии подчеркнули опасность для самолётов, даже на земле. Тем не менее, коммерческая авиация вернулась к почти полному возобновлению работы: данные Cirium, опубликованные 27 марта, показали, что на тот момент было отменено или не выполнялось только 13% региональных регулярных рейсов.

С начала войны системы ПВО ОАЭ перехватили более 430 баллистических и 20 крылатых ракет, а также 2000 беспилотников. Информационное агентство WAM сообщило о гибели двух эмиратских солдат и марокканца, работавшего по контракту с вооруженными силами, а также девяти мирных жителей. Около 190 иностранных граждан получили ранения различной степени тяжести.

Обновляемые рекомендации

Хани Бакр, старший вице-президент по авиационной и морской безопасности компании MedAire в Каире, заявил, что операторы деловой авиации сталкиваются с быстро меняющимися NOTAM (уведомлениями о воздушном движении), обновляющимися рекомендациями по зонам конфликтов, а также внезапными закрытиями и ограничениями воздушного пространства, что значительно осложняет планирование полётов. «Главными фактора-



ми, определяющими риски в регионе, являются нестабильность и непредсказуемость воздушного пространства, а не какая-то одна конкретная угроза», - сказал он изданию AIN.

В последнее время рейсы стали выполняться по более длинным маршрутам, увеличивается расход топлива, возрастают ограничения по продолжительности рабочего дня и возникают проблемы со страхованием. Коллективное сопротивление экипажей выполнению определённых рейсов, превышающих допустимые пороговые значения риска, приводит к задержкам и сбоям в расписании.

Эрик Шоутен, генеральный директор Duami Security Intelligence, заявил, что у операторов бизнес-авиации наибольшую обеспокоенность вызывают Катар, ОАЭ и Бахрейн. Угрозы связаны с попытками Ирана нанести удары по туристическим зонам или деловым центрам, где расположены банки или американские компании, военные или авиабазы, порты и посольства. «У Ирана по-прежнему огромное количество баллистических ракет и беспилотников, - сказал он AIN. «Им достаточно запускать всего один или два беспилотника в день, чтобы нарушить работу».

Трафик резко сократился

По оценкам WingX Advance, в конце марта количество вылетов бизнес-джетов из стран Ближнего Востока сократилось на 41%, а с начала года – на 14%.

По данным компании Argus International, в мар-

те количество рейсов бизнес-джетов на Ближнем Востоке сократилось на 58% по сравнению с февралём 2026 года, а в годовом исчислении – на 55% по сравнению с мартом 2025 года. «Обычно ОАЭ занимают первое место по активности, но в этом году их показатели снизились на 81% по сравнению с прошлым месяцем и на 75% в годовом исчислении», - сказал Трэвис Кун, старший вице-президент по программному обеспечению. «Единственные страны, где наблюдается рост активности по сравнению с прошлым годом, – это Египет, Оман и Сирия».

Американская компания Flexjet, предоставляющая услуги долевого владения и получившая в декабре лицензию на выполнение внутренних рейсов в Саудовской Аравии, приостановила полёты в большинство городов Ближнего Востока до дальнейшего уведомления, за исключением Кипра, Турции, Армении и Азербайджана. «До тех пор, пока компания Flexjet не определит, что воздушное пространство или условия на земле соответствуют порогу безопасности, отвечающему нашим строгим стандартам, мы будем продолжать вводить добровольные ограничения», - заявил представитель Flexjet изданию AIN.

Ситуация стабилизируется

Думани Ндебеле, региональный директор FBO компании ExecuJet Middle East, заявил, что в начале марта многие операторы деловой авиации готовились к чартерным рейсам. «В первые две недели наблюдалась очень высокая активность», - сказал он AIN. «Сейчас ситуация стабилизировалась. Мы наблюдаем снижение трафика, учитывая неопре-

делённость ситуации, но многие наши клиенты на Ближнем Востоке по-прежнему находятся в регионе, и наш ангар полон».

Мохаммед Хусари, исполнительный президент компании UAS International Trip Support, заявил, что деловая авиация остаётся крайне важной для правительств, неправительственных организаций и коммерческих предприятий Ближнего Востока. «Мы видим, как операторы, поставщики услуг и подрядчики демонстрируют замечательную гибкость и дальновидность, корректируя планы полётов, усиливая управление рисками и используя информацию в режиме реального времени для обеспечения безопасности как экипажей, так и пассажиров», - сказал он AIN.

Расходы на топливо удвоились

Согласно данным IATA, средняя недельная цена на топливо за неделю, закончившуюся 27 марта, составила \$195,19 за баррель, что на 1% меньше, чем на предыдущей неделе, но на 104% больше, чем в предыдущем месяце. По данным Platts Global Index New York, 1 апреля цена составляла \$198,90 за баррель.

2 апреля компания WingX Advance сообщила, что цены на авиационное топливо в США с начала марта выросли более чем вдвое, достигнув к концу месяца отметки в \$1710 за тонну по сравнению с \$742 годом ранее, что составляет рост на 130%.

Вито Гомес, генеральный директор компании Aviation Services Management в Дубае, заявил, что

сложно предсказать перспективы цен на топливо в регионе. «Всё зависит от кризиса в районе Ормузского пролива, где существуют проблемы с транспортировкой продукции», - сказал он AIN.

В случае дальнейшего обострения ситуации потребуются организовать поставки из-за пределов Персидского залива, особенно для обслуживания рынков Азии и Ближнего Востока.

«С 28 февраля произошло довольно много событий», - сказал Ндебеле. «Изначально было закрытие воздушного пространства [в первую неделю кризиса]; в то время вся наша деятельность практически остановилась. Речь шла скорее о перенастройке – налаживании связи с администрацией аэропорта и Главным управлением гражданской авиации (ГУА), чтобы выяснить, что происходит».

Он ожидает определённой стабильности, пока сохраняется рыночная определённость, позволяющая осуществлять чартерные рейсы и перевозить пассажиров. «Большинство наших клиентов базируются здесь, в регионе, и имеют собственные самолёты», - сказал он. «Мы ожидаем, что эта сторона нашего бизнеса будет продолжаться в обычном режиме».

Затяжной конфликт

Операционный директор Vista Ник ван дер Меер заявил, что операционная деятельность по-прежнему сильно затруднена из-за ограничений воздушного пространства, проблем с безопасностью и неопределённости в работе. «Длительный конфликт, вероятно, повлияет на спрос и операционную деятельность, хотя отрасль адаптируется»,

- сказал он. «В целом, ситуация остаётся динамичной, и мы внимательно следим за развитием событий, уделяя первостепенное внимание безопасности и операционной целостности».

До начала войны компания Universal Weather and Aviation планировала в течение нескольких месяцев открыть FBO в Эр-Рияде, Джидде и Даммаме. Компания заявила, что эта стратегия остаётся в силе. «Мы понимаем, что затяжной конфликт может повлиять на уровень авиаперевозок в краткосрочной перспективе, и что трафик на момент открытия может быть ниже, чем прогнозировалось изначально», - заявил Джон Хьюитт, региональный вице-президент по региону ЕМЕА. «Тем не менее, это не меняет нашего стремления ввести эти локации в эксплуатацию и начать работу в Саудовской Аравии».

Мохаммед Аль-Бухари, генеральный директор компании Aviation Horizons из Джидды, посетовал на множество проблем в Египте, Ливане и Сирии, начиная с пандемии и прошлогодней 12-дневной войны с Ираном и заканчивая новой войной. «Каждый раз, когда мы говорим: „Хорошо, ситуация стабилизируется“, возникает что-то новое», - сказал он AIN.

Ближний Восток движется в непредсказуемом направлении, и пока ситуация не стабилизируется, планирование будет затруднено. «Эта война многое изменит в политическом плане в будущем», - сказал Аль-Бухари. «Ближний Восток не оправится как минимум ещё три месяца [после окончания войны], и люди должны понять, что их ждёт на самом деле».



Система компании DUST Identity сможет определить поддельные авиадетали

Компания DUST Identity из Массачусетса, чья технология Diamond Unclonable Security Tag (DUST) использует алмазную пыль для аутентификации объектов, запустила новую платформу, которая, по её словам, поможет провайдерам ТОиР выявлять поддельные авиационные детали.

Платформа под названием Theseus сочетает в себе физическую маркировку материалов с проверкой документов о лётной годности с помощью искусственного интеллекта, позволяя провайдерам ТОиР независимо подтверждать подлинность и происхождение поступающих авиационных деталей. Генеральный директор компании Офир Гаатон объявил о запуске платформы на конференции Titanium Europe 2026 в Тулузе, Франция.



Мошенничество в цепочках поставок представляет собой растущую угрозу, и провайдеры ТОиР подвергаются непосредственному риску. По оценкам Федерального управления гражданской авиации США, примерно 2% из 26 млн деталей, устанавливаемых на воздушные суда каждый год, могут быть контрафактными, или более 500000 деталей в год.

Ранее в этом году в Испании [было украдено](#) более 600 не пригодных для полётов деталей турбовентиляторных двигателей после того, как преступники, выдав себя за подрядчика по утилизации, перехватили груз, предназначенный для уничтожения. 26 марта EASA выпустила предупреждение о безопасности, сообщая, что украденные компоненты могут теперь находиться на рынке с поддельной документацией. В случае повторного появления этих деталей на рынке, первыми с ними столкнутся организации, занимающиеся техническим обслуживанием и ремонтом.

«Отрасль десятилетиями пыталась решить эту проблему с помощью бумажной волокиты», - сказал Офир Гаатон. «Но документы можно подделывать, отделить от описываемой детали или использовать повторно. В результате, провайдеры ТОиР несут на себе риск в конце цепочки поставок, которую они не контролируют».

Название системы отсылает к древней философской загадке «корабля Тесея» – вопросу о том, остается ли объект, первоначальные части которого были заменены, тем же самым объектом. Для авиационных компонентов, которые ремонтируются, восстанавливаются и передаются от одного оператора к другому на протяжении десятилетий,

это не столько мысленный эксперимент, сколько практическая повседневная проблема.

Как работаем Theseus

Система Theseus состоит из двух компонентов: физических меток, сканируемых с помощью портативного оптического устройства, и облачного программного обеспечения для аутентификации документов, использующего искусственный интеллект для обнаружения подделок.

Сначала крошечные, созданные в лаборатории частицы алмазной пыли наносятся непосредственно на титановые заготовки, кованные изделия из никелевых сплавов, прутки из нержавеющей стали и другие материалы в месте их создания с помощью полимерной эпоксидной смолы. По мере того, как алмазные наночастицы оседают и затвердевают в полимере, их индивидуальное положение и ориентация создают случайный узор, который невозможно контролировать или воспроизвести.

Согласно данным DUST Identity, существует более 10^{230} возможных уникальных отпечатков, которые могут генерировать их маркеры – число настолько велико, что вероятность того, что любые два маркера будут идентичными, практически равна нулю. Для сравнения, предполагаемое число атомов в наблюдаемой Вселенной составляет примерно 10^{80} .

Эта идентифицируемая маркировка, прочно прикрепленная к металлу, сохраняется на детали на протяжении всего её перемещения по цепочке поставок. «К тому моменту, когда деталь достига-

ет приемного пункта технического обслуживания и ремонта, её физическое происхождение можно проверить на месте», - сообщает компания DUST Identity.

Когда заготовка или другой сырьевой материал разрезается на несколько частей, каждая деталь в момент разделения получает свой собственный маркер, и это разделение регистрируется в системе, пояснил Рой Соломон, директор по доходам компании DUST Identity. «Маркеры DUST разработаны таким образом, чтобы выдерживать агрессивные промышленные процессы», - сказал Соломон изданию AIN. «Алмазные частицы инертны, химически стабильны и внедрены таким образом, чтобы выдерживать высокие температуры и высокое трение в производственных условиях».

Проверка документов – это второй этап. Используя анализ с помощью ИИ, Theseus проверяет формы 8130-3, EASA Form 1 и другие сертификаты лётной годности на наличие признаков подделки – повторно использованных документов, несоответствующих данных и аномалий в штампах или подписях. Каждый документ привязан к конкретной физической части, которую он описывает, поэтому подлинные документы нельзя сопоставить с другим компонентом.

Этот тип физической маркировки восходит к исследованиям в области квантовых вычислений в Колумбийском университете, где соучредители Офир Гаатон, Джонатан Ходжес и Дирк Энглунд познакомились, будучи студентами, изучавшими квантовые характеристики алмазов. Компания

DUST Identity отделилась от MIT в 2018 году при первоначальной поддержке DARPA.

Проверено на практике

Технология маркировки от DUST Identity уже используется на военной технике. В 2022 году компания Parker Aerospace объявила о применении маркеров DUST к электрогидростатическим приводам горизонтального хвостового оперения истребителя F-35 компании Lockheed Martin для отслеживания компонентов на протяжении всего срока их службы.

Компания DUST Identity, выйдя на коммерческий рынок, недавно провела пилотную программу с Airbus. В сотрудничестве с французским металлургическим заводом Aubert & Duval, дистрибьютором PSD Arrow и машиностроительной компанией Mecachrome, в рамках пилотного проекта отслеживалась поставка титановых прутков от завода через дистрибуцию и обработку до доставки в Airbus. На каждом этапе производилось сканирование и проверка подлинности материала, к которому прикреплялись сертификаты соответствия и данные испытаний.

«Целью этого пилотного проекта было доказать, что, когда вы присваиваете материалу индивидуальность, вы не просто отслеживаете его. Вы укрепляете доверие к цепочке поставок на физическом уровне», - сказал Серджио Аллегри, директор по продажам и развитию бизнеса компании DUST Identity, в видеоролике, посвященном пилотному проекту.

Как рассказал Соломон изданию AIN, компаниям, занимающимся ТОиР, не нужно ждать, пока поставщики начнут использовать Theseus, чтобы получить выгоду от платформы. Компания, которая начинает маркировать и регистрировать детали во время входного контроля, создает проверяемую запись с этого момента, независимо от того, что делают её поставщики. «Частичное внедрение – это преимущество, а не ограничение», - сказал Соломон.

Система Theseus проверяет подлинность деталей, имеющих маркировку DUST и зарегистрированных в системе, но она не предназначена для идентификации деталей, которые никогда не были в ней зарегистрированы. Это означает, что она не может выявить украденные испанские компоненты, которые потенциально находятся в обращении. Соломон отметил, что отсутствие маркировки на детали, которая должна её иметь, само по себе является сигналом того, что платформа работает, но только после регистрации поставщиков.

DUST Identity не единственная компания, пытающаяся решить проблему происхождения комплектующих. В феврале 2024 года Airbus, Boeing, GE Aerospace и Safran вошли в число компаний, сформировавших Коалицию по обеспечению целостности цепочки поставок в авиационной отрасли (Aviation Supply Chain Integrity Coalition) для усиления проверки комплектующих во всей отрасли. Theseus выходит на рынок, который активно ищет решения. Вопрос заключается в том, сможет ли физическая аутентификация на уровне материалов достичь масштабов внедрения, необходимых для решения этой проблемы.

Самолёт недели

Оператор/владелец: **Union Aviation**

Тип: **Embraer Legacy 650**

Год выпуска: **2011 г.**

Место съёмки: **апрель 2026 года, Almaty - UAAA, Kazakhstan**



Фото: Дмитрий Петроченко