



На прошлой неделе состоялось знаменательное событие – первый полёт новейшего Falcon 10X, который положил начало серии лётных испытаний. Планируется, что сертификация этого самолёта будет завершена к 2027 году. В скором времени к первому экземпляру присоединится второй опытный самолёт, сборка которого почти завершена на заводе Dassault в Мериньяке. Третий 10X, оснащённый полноценным салоном, будет использоваться для тестирования бортовых систем и проверки функциональности и надёжности интерьера. Презентация первого образца Falcon 10X прошла в Бордо 10 марта. Эта модель, отличающаяся самым просторным салоном в своём классе, обещает дальность полёта до 7500 морских миль с восемью пассажирами на борту и максимальную скорость 0,925 Маха. Falcon 10X, спроектированный с нуля, оснащён двумя турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce Pearl 10X с тягой более 18000 фунтов. Кабина пилотов оборудована современной авионикой NeXus, разработанной совместно с Honeywell.

По данным отчёта Tracked Aircraft Utilization от Aviation Week, за период с марта по май 2026 года операторы NetJets и Flexjet увеличили свой общий налёт на 12% по сравнению с тем же периодом 2025 года. У авиакомпаний VistaJet, Wheels Up и Flyexclusive показатели снизились на 8%, 54% и 5% соответственно по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Flexjet выделяется на фоне конкурентов, показав рост на 175% по сравнению с мартом-маем 2019 года.

Ассоциация эксплуатантов Ан-2 предлагает ввести госрегулирование цен на авиакеросин и авиабензин для борьбы с ростом цен из-за прогнозируемой нехватки топлива. Другие участники рынка говорят, что их запасов бензина хватит ещё на месяц авиаработ, и на лёгких самолётах уже начали тестировать полёты на автомобильном бензине сниженного качества. Эксперты считают, что идея регулировать цены с большой долей вероятности обернётся лишь дефицитом топлива.



ЧМ по футболу приносит свои плоды и глобальный трафик растёт

WINGX: Как и ожидалось, чемпионат мира по футболу приводит к резкому увеличению трафика бизнес-джетов в близлежащих аэропортах городов-хозяев. Впереди ещё раунды плей-офф, и мы ожидаем, что в дальнейшем будут наблюдаться более значительные всплески

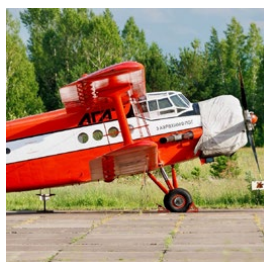
стр. 20



Бизнес-джет Dassault Falcon 10X совершил первый полёт

В прошлую пятницу компания Dassault Aviation выполнила первый полёт на самолёте Falcon 10X, дав старт программе лётных испытаний, которая, как ожидается, завершится получением сертификата типа в 2027 году

стр. 23



Малая авиация предложила ввести госрегулирование цены на авиатопливо

Ассоциация эксплуатантов Ан-2 предлагает ввести госрегулирование цен на авиакеросин и авиабензин для борьбы с ростом цен из-за прогнозируемой нехватки топлива. Другие участники рынка говорят, что их запасов бензина хватит ещё на месяц авиаработ

стр. 24



Слияние дизайна яхт и частных самолётов

Аньес Гиу, глава студии Agnès Guiu Design, анализирует взаимосвязь между дизайном интерьеров яхт и частных самолётов. «Мне выпала честь посвятить большую часть своей профессиональной деятельности двум ключевым направлениям: частным самолётам и суперяхтам»

стр. 26

Налёт операторов деловой авиации в марте-мае 2026 года вырос

Согласно данным отслеживания использования воздушных судов, полученные из отчёта Tracked Aircraft Utilization от Aviation Week Network, общий налёт операторов NetJets и Flexjet в период с марта по май 2026 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2025 года на 12% в обоих случаях. Показатели авиакомпаний VistaJet, Wheels Up и Flyexclusive за трехмесячный период снизились на 8%, 54% и 5% соответственно по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Компания Flexjet выделяется среди конкурентов, показав рост на 175% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года до пандемии. NetJets, значительно превосходя других представленных операторов по размеру флота, налетала чуть более 210000 часов за эти три месяца 2026 года.

Также данные Tracked Aircraft Utilization показывают, что корпоративные, долевы, чартерные и частные операторы превзошли свои уровни налёта по сравнению с аналогичными периодами 2025 и 2019 годов.

Общий налёт у корпоративных операторов – крупнейшего из четырёх категорий операторов с флотом более 21600 самолётов – с марта по май составил чуть более одного миллиона часов, что на 3% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и выше, чем в период март-май 2019 года.

В совокупности операторы, предоставляющие услуги по долевному владению, летали на 12% больше по сравнению с прошлым годом и демонстрируют рост использования на 181% по сравнению с тем же периодом 2019 года.

3-Month Utilization Change Period: Mar-May 2026			
Operator	Fleet Size (May 2026)	vs. Same period of 2025	vs. Same period of 2019
NETJETS®	865	+12%	+74%
FLEXJET	345	+12%	+175%
VISTAJET	100	-8%	+98%
WHEELS UP	87	-54%	-43%
flyexclusive	49	-5%	+95%

3-Month Utilization Change Period: Mar-May 2026			
Operator Class	Fleet Size (May 2026)	vs. Same period of 2025	vs. Same period of 2019
Corporate	21,674	+3%	+87%
Fractional	1,467	+12%	+181%
Charter	7,634	+2%	+85%
Private Individual	2,938	+2%	+99%



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

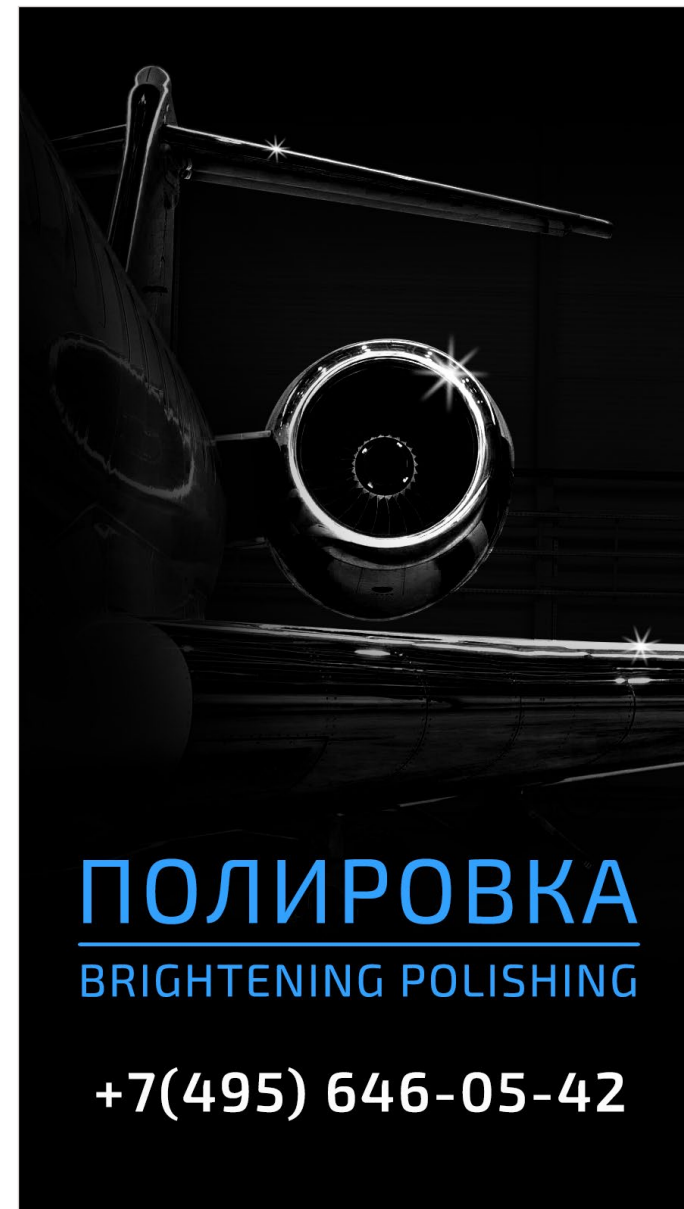
Magellan Jets выпустила Jet Card с возможностью индивидуального выбора часов

Американская чартерная компания Magellan Jets предлагает новую карточную программу, которая позволяет покупателям выбирать необходимое количество часов вместо традиционных 25-часовых интервалов. Гибкие почасовые джет-карты доступны для определённых «маршрутов повышенного спроса» («Advantage Routes»), которые являются часто используемыми и востребованными коридорами.

Начав с двух маршрутов на востоке США, программа Advantage Routes расширит свою сеть до 10 маршрутов в четвертом квартале. Magellan Jets

будет добавлять маршруты «с учётом сезонных поездок, спроса в праздничные дни и популярных направлений».

Для приобретения необходимого количества часов покупатели начинают с 25 часов и добавляют дополнительные часы. Magellan Jets также добавила больше преимуществ для 25-, 50- и 100-часовых карт, включая абонементы для лёгких, средних, суперсредних или тяжёлых самолётов, а также премиальные карты для конкретных типов самолётов, таких как Embraer Phenom 300, Bombardier Challenger 350 или Gulfstream G450 или G550.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

DC Aviation Group расширяет спектр услуг, добавляя регистрацию Aruba P4

Полёты осуществляются в соответствии с Part NCC EASA и отвечают требованиям европейских правил, регулирующих некоммерческие полёты сложных воздушных судов с двигателями. Это обеспечивает структурированный оперативный контроль, прозрачность процессов и полное соответствие применимым европейским авиационным стандартам. Операции проводятся с учётом специфических требований частных некоммерческих миссий.

Таким образом, регистрация Aruba P4 сочетает в себе высочайшие стандарты безопасности и соответствия требованиям со значительной операционной гибкостью и свободой действий.

Свенья Вортманн, управляющий директор DC Aviation Group, говорит: «С запуском нашего сервиса на Арубе мы расширяем возможности для владельцев воздушных судов, которые требуют высочайших стандартов профессионального, эффективного и комплексного управления частными воздушными судами. Наши клиенты получают выгоду от чёткой нормативно-правовой базы, многолетнего управленческого опыта и всесторонней поддержки в соответствии с установленными европейскими стандартами. Помимо непосредственно лётной эксплуатации, это включает в себя поддержание лётной годности нашей собственной командой САМО, а также техническое обслуживание воздушных судов, зарегистрированных под P4».



Jetport
Interiors



Решения,
создающие
стиль



jetport-interiors.tech

Jet Aviation построит FBO в «стильной локации»

Компания Jet Aviation объявила о подписании 30-летнего договора аренды с SR Aviation Infrastructure (SRAI) и Business Aviation Group (BA Group) на управление центром обслуживания деловой авиации (FBO) в аэропорту Роки-Маунтин Метрополитен (Rocky Mountain Metropolitan Airport). Этот комплекс станет частью нового авиационного городка, строящегося на территории аэропорта. Начало его работы запланировано на 2028 год.

Современный комплекс, занимающий площадь около 6га, будет включать терминал FBO площадью 700 кв.м, ангары площадью 6500 кв.м и перрон площадью более 18600 кв.м. Расположение в южной части аэродрома обеспечивает удобный доступ как к центру Денвера, так и к популярным

курортам в Скалистых горах, таким как Аспен и Вейл.

Президент компании Жереми Кайе отмечает: «Мы стремимся расширить нашу сеть таким образом, чтобы удовлетворять меняющиеся потребности клиентов и обеспечивать им максимальное удобство при эксплуатации воздушных судов. Мы тщательно подбираем локации для наших FBO по всему миру, чтобы предоставлять качественный сервис там, куда летают наши клиенты или где базируются их самолёты. Открытие центра Jet Aviation в Колорадо – очередной шаг в развитии нашей глобальной сети».

Строительство комплекса запланировано на начало 2027 года, а ввод в эксплуатацию – на 2028 год.



Армения купила шесть H145

Компания Airbus Helicopters и Республика Армения подписали контракт на приобретение шести вертолётов H145. Об этом сообщили в пресс-службе Airbus. Многоцелевые вертолеты H145 будут использоваться для транспортных задач.

Это приобретение представляет собой первый в истории Армении контракт с Airbus Helicopters, свидетельствующий о модернизации вертолётно-потенциала страны за счёт одной из самых универсальных и надёжных платформ в своём классе.

«Для нас большая честь официально приветствовать Республику Армения в семье Airbus Helicopters. Этот первый контракт является свидетельством растущего партнёрства между нашей компанией и Арменией, и мы гордимся тем, что поддерживаем страну в модернизации её авиационных возможностей», - сказал Людовик Буасто, вице-президент, руководитель подразделения Восточной Европы, Центральной Азии и Кавказа. «H145 – это проверенная рабочая лошадка, которая обеспечит армянским властям гибкость и надёжность, необходимые для выполнения самых сложных транспортных задач. Мы рассчитываем на долгосрочное и плодотворное сотрудничество по мере развития нашего партнёрства в ближайшие годы».

Вертолёт H145 известен своими высокими лётно-техническими характеристиками, особенно в условиях высокогорья и жары, что делает его идеальным выбором для разнообразного горного ландшафта Армении. Пятилопастная версия H145 обеспечивает увеличенную полезную нагрузку, более плавный полёт и упрощённый режим технического обслуживания.

Robinson R88 признан лучшим в категории «Авиация» по версии Robb Report

Совершенно новая модель R88 от компании Robinson Helicopter вошла в список победителей рейтинга «Best of the Best» («Лучшие из лучших») 2026 года в категории «Авиация» по версии издания Robb Report. Это признание подчёркивает соответствие R88 растущим запросам клиентов и эксплуатантов: модель удачно сочетает улучшенные лётно-технические характеристики с практической надёжностью, доступной стоимостью эксплуатации и современным дизайном, свойственным всей линейке продукции Robinson.

Выпуск R88 стал важным этапом развития Robinson, позволившим компании выйти в высококонкурентный премиальный сегмент рынка вертолётов.

Спрос на мировом рынке остаётся высоким: компания уже получила более 150 официальных заказов с внесением депозита. Программа R88 успешно проходит многолетний цикл лётных испытаний, получение сертификата типа от Федерального управления гражданской авиации США (FAA) ожидается до конца текущего десятилетия.



SkyDrive SD-05 разогнался до 100 км/ч | Сеть отелей Maybourne в Лондоне организуют вертолётные трансферы с Flexjet

Японская компания SkyDrive успешно разогнала свой eVTOL до скорости 100 км/ч – показателя, достаточного для коммерческого использования в сфере городской и пригородной аэромобильности на короткие расстояния. В ходе серии скоростных испытаний были подтверждены такие характеристики аппарата, как устойчивость, управляемость и манёвренность на высокой скорости, а также эффективность работы силовых установок, систем управления полётом и бортового оборудования.

Данные, полученные в ходе программы скоростных лётных испытаний, позволили инженерам SkyDrive подтвердить точность характеристик и динамических параметров аппарата, спрогнозированных на этапе проектирования и анализа. Это стало еще одним важным шагом на пути к получению сертификата типа и запланированному на 2028 год коммерческому запуску аппарата.

Значимость достижения устойчивого полёта на скорости 100 км/ч выходит за рамки простого достижения определённого показателя на приборе измерения скорости. Процесс создания летательного аппарата начинается с проектирования и анализа, проходит через испытания отдельных систем и наземные тесты, после чего переходит к этапу производства полномасштабного образца и лётным испытаниям. Параллельно с этим используются симуляторы для многократной проверки лётных характеристик, а также работы силовых установок и систем управления, комментируют в компании.

Гости фирменных люксов лондонских отелей сети Maybourne теперь могут воспользоваться бесплатным трансфером на вертолёте, предоставляемым компанией Flexjet. В портфель сети входят пятизвёздочные отели Claridge's, The Connaught, The Berkeley и The Emory.

Трансфер осуществляется на двухдвигательном вертолёте Sikorsky S-76 с экипажем из двух пилотов. Вертолёт вмещает до восьми пассажиров. Кроме того, воздушные суда, переоборудованные по спецзаказу Flexjet, оснащены дополнительными панелями для шумо- и виброизоляции.

Услуга трансфера доступна для гостей, прибываю-

щих на частных самолётах в аэропорты Фарнборо, Биггин-Хилл, Лутон и Станстед.

Генеральный директор Maybourne Марк Сокер отметил: «Наши гости ценят время, конфиденциальность и точность. Благодаря сотрудничеству с Flexjet мы предлагаем путешествие, столь же продуманное и безупречное, как и всё остальное время пребывания в наших отелях».

Генеральный директор Flexjet Майк Сильвестро заявил: «Для многих клиентов Flexjet отели Maybourne стали любимым «домом вдали от дома» в Лондоне, а наше давнее партнёрство основано на взаимном стремлении к высочайшему уровню гостеприимства».



АМАС загружена обслуживанием АСJ

Компания АМАС Aerospace сообщила, что её команда, специализирующаяся на самолётах семейства Airbus, одновременно вела работу над несколькими проектами.

Прежде всего, в ангаре компании в Базеле (Швейцария) прошёл тяжёлые формы технического обслуживания частный самолёт АСJ318. Воздушное судно прошло ряд инспекций, а его двигатель был отправлен в ремонтный цех. Кроме того, была проведена модификация системы пожаротушения с целью отказа от использования галона. В ходе проверок была обнаружена и устранена сильная коррозия топливного бака. Также были восстановлены шторки иллюминаторов, а лакокрасочное покрытие фюзеляжа прошло полную полировку и обновление защитного слоя.

Тем временем самолёт АСJ319 прошёл регламентные проверки форм 1А и 3А, на частном АСJ320 выполнено шестилетнее техническое обслуживание, а на правительственном АСJ 320 – инспекции с интервалом в 6 и 12 месяцев.

Давний клиент впервые направил свой АСJ319 в АМАС Aerospace для проведения инспекций (6 и 12 месяцев) и замены хвостовой камеры. Ещё один АСJ319 поступил для выполнения работ по форме 2С и интеграции системы контроля руления (taxi monitoring system).

Наконец, на самолёте АСJ330 была произведена замена двигателя в условиях жёсткого графика полётов. Благодаря работе в сверхурочном режиме команда АМАС Aerospace сумела сдать самолёт вовремя.

Comlux одобрена EASA на обслуживание семейства Airbus A320 в Дубай

Comlux получил одобрение EASA Part145 на обслуживание лайнеров семейства Airbus A320 в Дубайском центре, расположенном в международном аэропорту Дубая Аль-Мактум.

«В нашем дубайском ангаре мы получили разрешение на проведение базового технического обслуживания семейства Airbus A320, и первый АСJ319 уже проходит базовое обслуживание. Кроме того, наши возможности по А220 были расширены, включив в себя 48-месячные проверки, что позволяет предоставлять ещё более широкий спектр услуг по техническому обслуживанию, модификации, модернизации кабины, авионики и другие услуги по заказу», - комментируют в компании.

В конце 2024 года Comlux открыла свой новый центр ТОиР в международном аэропорту Дубая Аль-Мактум (DWC). Объект площадью 20000 кв.м. включает в себя кондиционируемый ангар, несколько этажей офисных и рабочих помещений и перрон площадью 15000 кв.м., и всё это служит региональной штаб-квартирой компании на Ближнем Востоке. Подвальные помещения здания, входящие как в наземную, так и открытую часть площадки DWC, используются для технических служб и хранения. На первом этаже находятся склады запасных частей и мастерские, а первый и второй этажи отведены для коммерческих и управленческих отделов, а также VIP-зоны и дизайнерского шоу-рума, включающего полномасштабный макет самолёта Airbus ACJ Two Twenty.



Garmin расширяет зону на Африку

Владельцы и эксплуатанты воздушных судов теперь могут приобрести навигационную базу данных Garmin с покрытием территории Африки для использования в интегрированных пилотажно-навигационных комплексах, навигаторах, дисплеях, портативных устройствах и другом оборудовании Garmin. Новая зона покрытия охватывает более 40 стран Африки и включает данные о маршрутах и воздушном пространстве, процедурах полёта по приборам, частотах и аэропортах.

Добавить африканскую базу данных можно, оформив новую подписку Transatlantic OnePak, которая охватывает Африку, Европу и Америку. Она позволяет установить данные на все совместимые бортовые системы воздушного судна и на соответствующее портативное устройство Garmin. Стоимость подписки Transatlantic OnePak начинается от \$999 (или \$1399 при включении схем захода и выхода FliteCharts). Клиенты также могут приобрести отдельный пакет данных для Африки за \$449 или оформить подписку на один месяц за \$149.

По заявлению Garmin, база данных по Африке позволяет пользователям приложения Garmin Pilot просматривать дополнительную информацию для полётов по правилам визуального полета (VFR) в Южной Африке, включая маршруты прибытия и вылета, а также визуальные ориентиры.

Для добавления базы данных по Африке пользователи могут воспользоваться программой-менеджером баз данных Garmin на своём компьютере, которая автоматически загружает последние обновления для последующей передачи на устройство или карту памяти.

Wyvern: акцент на рисках при возвращении воздушных судов в эксплуатацию

Компания Wyvern выпустила руководство по выполнению полётов после технического обслуживания, призванное помочь эксплуатантам принимать более обоснованные решения о возвращении воздушных судов в строй и снижать риски, связанные с такими полётами. Документ предлагает систему оценки требований к возвращению в эксплуатацию, анализа остаточных рисков и определения надлежащего уровня проверки в зависимости от выполненных работ по техническому обслуживанию.

В руководстве выделяются три категории полётов после технического обслуживания: ознакомительные полёты (confidence flights) – полёты с низким уровнем риска, подтверждающие нормальную работу систем; полёты для функциональной проверки (functional check flights) – полёты со средним уровнем риска, предписанные для определённых

видов техобслуживания с целью проверки работоспособности затронутых систем; и испытательные полёты (test flights) – полёты с повышенным риском, предназначенные для проверки конкретных систем воздушного судна в режимах, приближающихся к эксплуатационным ограничениям или выходящих за их пределы.

В документе также рассматриваются вопросы квалификации и готовности экипажа, даются операционные рекомендации по выполнению полётов и подчёркивается важность взаимодействия между специалистами по техническому обслуживанию, лётным составом, службой безопасности полётов и руководством. Приведены образцы контрольных списков, охватывающих такие этапы, как санкционирование допуска воздушного судна к полётам, проверка квалификации лётного экипажа, оценка рисков перед вылетом, выполнение полёта и действия после его завершения.

WYVERN GUIDANCE DOCUMENT



USAGE NOTE

Each checklist item carries a Status box (□). All items must be completed and initialed by the responsible party before progression to the next phase. Any item that cannot be completed satisfactorily triggers a HOLD — the check flight may not proceed until the hold is resolved and documented by the appropriate authority.

PHASE B: CHECK FLIGHT (CF) CREW QUALIFICATION MATRIX

Completed by: Director of Operations / Chief Pilot & Safety Officer | Timeframe: Before CF Brief



LEASCOR получила первый SkyCourier Теснам назначила дилера на Балканах

Компания Leading Edge Air Services Corporation (LEASCOR) получила первый на Филиппинах самолёт Cessna SkyCourier, пополнив свой парк универсальным воздушным судном, способным перевозить как пассажиров, так и грузы, что поможет улучшить транспортное сообщение между островными населёнными пунктами страны.

Поставленный самолёт представляет собой версию, рассчитанную на 19 пассажиров и оснащённую опциональным комплектом для быстрого переоборудования салона из пассажирского в грузовой вариант, что позволяет операторам менять назначение рейса в зависимости от текущих потребностей.

«Этот двухдвигательный турбовинтовой самолёт с высокорасположенным крылом, спроектированный для эксплуатации в сложных условиях, сочетает в себе способность к короткому взлёту и посадке со значительной грузоподъёмностью. Наличие большой грузовой двери, необирающегося шасси и двигателей Pratt & Whitney Canada PT6A-65SC обеспечивает возможность выполнения широкого спектра задач», - комментируют в компании.

Модель SkyCourier доступна в пассажирской и грузовой версиях, а также предлагаются опциональные комплекты для переоборудования, позволяющие использовать самолёт в пассажирской, грузовой или комбинированной (Combi) конфигурациях. Грузовая версия вмещает до трех стандартных авиационных контейнеров LD3 и имеет грузоподъёмность 2720 кг, а пассажирская версия рассчитана на перевозку до 19 человек.

Компания Avoga Aviation назначена официальным дилером Теснам в балканском регионе. Она будет представлять бренд в Болгарии, Хорватии, Словении, Сербии, Боснии и Герцеговине, Косово, Северной Македонии, Албании и Черногории.

Это стратегическое партнёрство знаменует собой значительное расширение деятельности Avoga в сфере авиации общего назначения и открывает доступ к передовым самолётам Теснам для региональных лётных школ, частных владельцев и коммерческих операторов. В рамках нового соглашения Avoga Aviation предложит широкий модельный ряд самолётов Теснам, включая P92 Echo

MKII, P2002 Sierra MKII, P2008JC NG, P-Mentor, серию P2010 и двухмоторный P2006T NG.

Став официальным дилером Теснам на Балканах, Avoga расширяет свой портфель услуг в области авиации общего назначения и планирует разработать специализированный продукт лизинга, ориентированный на линейку самолётов Теснам. Сочетая проверенные в процессе обучения воздушные суда с гибкими финансовыми условиями, Avoga стремится предоставить лётным школам на своей территории продаж возможность обновить парк современной и эффективной техникой, избегая при этом непомерных первоначальных затрат, характерных для прямой покупки.



Первый Airbus ACN160 поставлен в Новую Зеландию

Базирующаяся в Окленде чартерная компания Advanced Flight получила первый в стране вертолёт Airbus ACN160. Это произошло после того, как Управление гражданской авиации Новой Зеландии выдало воздушному судну национальный сертификат типа. Получение этого вертолёта стало важной вехой для Advanced Flight: компания стала первым эксплуатантом ACN160 в Тихоокеанском регионе. Вертолёт будет использоваться для перевозки пассажиров над живописными ландшафтами Северного и Южного островов Новой Зеландии.

Хотя базовая модель H160 сертифицирована для перевозки до 12 пассажиров, версия ACN160, предназначенная для частной и деловой авиации, рассчитана на 10 человек. Компания Advanced Flight выбрала компоновку салона на восемь пассажиров, что позволяет гостям в полной мере оценить преимущества вертолёта: большие панорамные окна, ощущение простора в салоне и передовые технические решения.

Новая Зеландия пополнила растущий список

стран, авиационные власти которых сертифицировали данную модель. Это решение открывает перед местными операторами возможность расширить свои парки одним из самых технологически совершенных в мире двухдвигательных вертолётов среднего класса.

H160, признанный одним из самых технологически совершенных на рынке, спроектирован с целью оптимизации лётно-технических характеристик и обеспечения высочайшего уровня безопасности. Благодаря передовому комплексу авионики Helionix вертолёт отличается высокой интуитивностью управления, значительно улучшенной ситуационной осведомлённостью и существенно сниженной нагрузкой на пилотов. В результате постоянного совершенствования конструкции официальная масса пустого вертолёта H160 была уменьшена, что позволило увеличить полезную нагрузку на 100 кг или дальность полета – на 60 морских миль.

Что особенно важно для сохранения уникальной природы Новой Зеландии, H160 отличается сниженным на 18% расходом топлива и уменьшенным на 50% уровнем воспринимаемого шума, что позволяет минимизировать воздействие на окружающую среду и снизить уровень шума для местного населения. На сегодняшний день у модели H160 уже есть заказчики во всех ключевых сегментах применения, для которых она изначально разрабатывалась. Благодаря этой поставке Новая Зеландия присоединяется к числу стран, эксплуатирующих этот вертолёт, и становится частью эксклюзивного, но быстрорастущего мирового парка, насчитывающего более 65 машин H160.



Deer Jet Shanghai вводит в эксплуатацию первый бизнес-джет C909B

В Поднебесной начались коммерческие полёты первого бизнес-джета китайского производства C909 (в версии CBJ): самолёт выполнил рейс из шанхайского аэропорта Хунцяо в пекинский аэропорт Шоуду. Бизнес-джет CBJ, эксплуатируемый компанией Deer Jet, стал важным этапом в развитии линейки самолётов C909 от корпорации COMAC, он позиционируется как крупный лайнер премиум-класса, созданный по индивидуальному заказу.

Согласно информации, предоставленной Deer Jet, салон самолёта отличается простором и гибкой компоновкой кресел (от 12 до 29 мест). По желанию заказчика пространство можно разделить на различные функциональные зоны – например, для отдыха, проведения совещаний, приёма гостей или обедов, – что позволяет полностью удовлетворить потребности в индивидуальном оформлении интерьера.

На сегодняшний день Deer Jet является крупнейшим в Азии оператором, предоставляющим полный спектр услуг в сфере бизнес-авиации. В 1995 году компания выполнила первый в Китае чартерный рейс бизнес-джета, ознаменовав тем самым начало эры коммерческой деловой авиации в стране. За 31 год работы компания прошла путь от небольшого чартерного перевозчика до оператора полного цикла, охватывающего все этапы цепочки создания стоимости: от организации чартеров и управления воздушными судами до технического обслуживания, наземного обеспечения и операций с активами. CBJ будет преимущественно использоваться на внутренних и азиатских маршрутах сред-

ней дальности, чему способствуют его отличные лётные характеристики (в том числе при эксплуатации в аэропортах, расположенных в высокогорье) и просторный салон.

Как ранее сообщал BizavNews, что Comac стремится выйти на рынок VIP-самолётов с большим салоном, представив модифицированную версию узкофюзеляжного авиалайнера C909. Поддерживаемая государством компания-производитель авиалайнеров считает, что Comac Business Jet (CBJ) окажется привлекательным, особенно на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона, на котором долгое время доминировали ведущие западные производители.

90-местный авиалайнер Comac ARJ21-700, впоследствии переименованный в C909, является основой CBJ. В марте 2021 года Управление гражданской авиации Китая выдало сертификат типа на этот самолёт, почти через шесть лет после его одобрения. Ни один из самолётов Comac не получил сертификат типа ни от EASA, ни от FAA.

Типичный салон CBJ вмещает от 12 до 19 пассажиров, но может иметь 29 кресел. Самолёт оснащён двумя двигателями General Electric CF34-10A, дальность полёта с восемью пассажирами составляет около 5000 км, а крейсерская скорость – 965 км/ч с сертифицированным потолком 11470 м.



Швейцарская PeakJet запускает джет-шеринг из Цюриха

PeakJet, бренд швейцарской авиационно-технологической компании Peak Plus AG, планирует с 1 августа запустить рейсы из Цюриха в Малагу, Ниццу и Пальма-де-Майорку с покресельной продажей мест (а не фрахтованием всего самолёта). Полёты будут выполняться на воздушных судах Legacy 650, эксплуатируемых на основании сертификата эксплуатанта (АОС) компании VistaJet Germany.

«PeakJet будет выполнять три рейса в неделю в

Ниццу (по понедельникам, средам и четвергам), а также по одному рейсу в неделю в Пальма-де-Майорку (по субботам) и в Малагу (по воскресеньям)», - заявил представитель компании. Вопрос о дополнительных направлениях остаётся на стадии рассмотрения, информация о них будет объявлена позднее.

На всех маршрутах будут использоваться самолёты Legacy 650, эксплуатируемые по сертифи-

кату VistaJet Germany. «Мы разрабатываем цифровую платформу-маркетплейс, связывающую путешественников с рейсами, которые выполняют независимые лицензированные авиаперевозчики (владельцы АОС). Получение собственного сертификата эксплуатанта не является частью нашей бизнес-модели», - добавил представитель компании.

Флот VistaJet Germany насчитывает 14 самолётов Legacy 650, рассчитанных на перевозку до 13 пассажиров. При этом на сайте PeakJet заявлена максимальная вместимость 12 мест на рейс.

Компания Peak Plus, штаб-квартира которой находится в Риш-Роткройце, была основана в 2024 году. В число её учредителей и членов совета директоров входят опытные руководители авиационной отрасли, в том числе Петер Баумгартнер (бывший генеральный директор Etihad Airways), Джанни Тронца (бывший генеральный менеджер Etihad Airways в Швейцарии), а также Даниэль Фридли и Штефан Бергамин (ранее занимавшие руководящие должности в сферах финансов и развития в авиакомпании Swiss).

PeakJet станет второй компанией, предлагающей услуги джет-шеринга из Цюриха, первой была Travelcoup. Последняя эксплуатирует самолёты Embraer E135 и E145 на основании сертификата немецкого перевозчика Arcus Air, приобретённого ею в конце 2024 года. Travelcoup связывает города Швейцарии и Германии с популярными курортными направлениями Южной Европы, включая Ниццу и Пальма-де-Майорку.



Unity Jets: динамическое ценообразование позволяет создавать индивидуальные решения

Спустя пятнадцать лет после основания Unity Jets генеральный директор Кевин Димар заявляет, что по-прежнему не намерен запускать приложение для мгновенного бронирования или предлагать программы с фиксированной ценой и гарантированным наличием самолётов. И это несмотря на то, что он начинал свою карьеру с продажи продуктов

Marquis Jet ещё до открытия собственной брокерской компании. Marquis Jet предлагала фиксированные почасовые тарифы. Компания выполняла полёты в рамках своих программ, используя эксклюзивное соглашение с NetJets и задействуя флот последней.



Оператор против брокера

Однако Димар отметил, что в дни пикового спроса NetJets, как и многие другие операторы собственного флота, прибегала к услугам сторонних перевозчиков, когда спрос превышал возможности их собственного авиапарка.

Димар рассказывает, что лично приезжал в аэропорт провожать своих клиентов. У него была возможность осмотреть самолёты и поговорить с пилотами. «Это были отличные самолёты, а пилоты – опытные профессионалы», - вспоминает Димар. «Если эти операторы достаточно хороши, чтобы NetJets доверяла им перевозку своих клиентов в пиковые дни, значит, они подойдут и любому другому заказчику в течение всего остального года». По словам Димара, этот опыт расширил его кругозор и показал, что на рынке существует множество высококлассных чартерных операторов. Сегодня, как он утверждает, осталось лишь несколько программ от самих операторов, которые не прибегают массово к услугам сторонних перевозчиков. «По сути, они занимаются брокерской деятельностью», - говорит Димар. «У них может быть собственный флот, но в половине случаев вы летите на чужом самолёте».

Динамические тарифы против фиксированных

Димар отмечает, что это поднимает вопрос о том, какая модель ценообразования работает лучше всего. Он утверждает, что наличие гарантированных тарифов означает, что интересы брокера «не совпадают с интересами клиента». «Вы продаёте

клиенту услугу по фиксированной почасовой ставке – вероятно, немного выше рыночной, что обеспечивает гарантию, но затем ваша задача – выйти на рынок и найти самый дешевый вариант, соответствующий данной категории, поскольку именно это позволяет вам получить прибыль», - говорит он.

Димар отмечает: «Ваша цель как брокера при продаже программы с гарантированными тарифами – подобрать вариант, который соответствует категории, но при этом имеет максимально выгодную цену». По его словам, динамическое ценообразование позволяет согласовать запросы клиента с реалиями рынка, «вместо того чтобы просто пред-

лагать тот самолёт, который хочет предоставить компания-эмитент вашей карты. Зачастую за незначительную доплату можно получить более крупный самолёт». Димар сравнивает динамическое ценообразование с пошивом одежды на заказ: «Оно идеально вам подходит». Помимо возможности выбрать конкретный тип самолёта, Димар перечисляет причины, по которым клиенты часто хотят сами выбирать воздушное судно.

«Если вам нравится определенная модель – например, Phenom 300 или Challenger 350, если вам нужна конкретная компоновка салона, дополнительное место для багажа или перевозка нестандартного груза, если важен год выпуска самолёта, если вы предпочитаете определённых операторов или, наоборот, хотите избежать услуг конкретной компании, если вам нужен Wi-Fi Starlink или гибкие условия отмены рейса, если вы ищете лучшую цену, но при этом цените надёжность – мы выполняем именно такие запросы», - говорит Димар.

Отношения

Он добавляет: «Хотя некоторые брокеры хвастаются доступом к парку из 7000 или 20000 чартерных самолётов, важно не то, чьими услугами вы пользуетесь, а то, чьими услугами вы не пользуетесь». Димар отмечает, что Unity Jets направляет основной поток заказов избранным операторам, которые доказали свою надёжность и лучше всего отвечают требованиям клиентов. По его словам, отношения с операторами имеют решающее значение. Unity Jets обеспечивает постоянный поток клиентов для ключевой группы операторов.

Димар утверждает, что объёмы заказов и налаженные отношения помогают оперативно решать возникающие рабочие вопросы.

Мгновенное бронирование

Димар скептически относится не только к программам с фиксированными тарифами. У Unity Jets нет мобильного приложения, и компания не планирует внедрять систему мгновенного бронирования чартерных рейсов по фиксированным ценам. Димар отмечает, что средний стаж работы брокеров в компании Unity Jets превышает 10 лет. Он сравнивает их роль с работой консультантов по управлению капиталом. «У большинства состоятельных людей есть профессиональные консультанты по финансам», - говорит он. «Им нужен человек, который знает больше, чем они сами. Обычный клиент может не знать, что у самолёта Hawker 800 XP нет ни нижнего, ни внешнего багажного отсека. Единственное место для багажа – это вместительный шкаф у входа, поэтому такой вариант не подходит, если вы везёте лыжи или спортивное снаряжение. Что касается онлайн-сервисов бронирования чартеров: такие платформы, по сути, заваливают операторов тысячами запросов цен. У нас же доля успешных сделок составляет 50%, поэтому, когда мы обращаемся к операторам, они знают, что у нас есть клиенты, готовые к бронированию».

Димар считает, что если учитывать возможность гибкого планирования поездки, то благодаря динамическому ценообразованию часто удаётся получить более качественный самолёт по более низкой цене.



Основатель AeroVanti признан виновным в мошенничестве

Патрик Бриттон-Харр был признан виновным в США по шести пунктам обвинения в мошенничестве с использованием электронных средств связи. Федеральное жюри присяжных пришло к выводу, что он обманул членов обанкротившегося клуба частной авиации AeroVanti, давая ложные обещания относительно того, как будут использованы их средства.

Этот вердикт стал очередным этапом в истории краха компании бизнес-авиации, позиционировавшей себя как доступная альтернатива традиционному владению частным самолётом. Теперь Бриттон-Харру грозит максимальное наказание в виде 20 лет федеральной тюрьмы по каждому пункту обвинения. В октябре он также должен предстать перед судом по другому делу, связанному с

предполагаемой схемой мошенничества в системе Medicare.

Члены клуба заплатили \$15 млн за самолёты, которые так и не были куплены. В ходе судебного разбирательства прокуроры заявили, что AeroVanti предлагала участникам своей премиальной программы «Top Gun» пакеты лётных часов со скидкой на самолётах Piaggio P.180 Avanti в обмен на инвестиции в размере \$150000. Клиентам говорили, что их взносы пойдут на покупку самолётов для парка компании.

Согласно представленным в суде доказательствам, участники программы «Top Gun» в общей сложности заплатили около \$15 млн, однако на эти средства не было приобретено ни одного самолёта.

Вместо этого, по утверждению обвинения, Бриттон-Харр перенаправил деньги на покупку роскошных яхт и ювелирных изделий, а также использовал их для покрытия личных расходов. Обвинение заявляет о попытках скрыть мошенничество.

Прокуратура США по округу Мэриленд сообщила, что, судя по имеющимся доказательствам, Бриттон-Харр впоследствии пытался скрыть факт мошенничества с помощью отдельной финансовой сделки. По данным обвинения, он получил кредит в размере \$1,5 млн на покупку самолёта, который, как он ранее утверждал, уже был приобретён на средства членов клуба. Власти заявили, что для получения кредита от займодавца намеренно скрывалась важная информация. В центре дела находились обвинения в том, что инвесторов и членов клуба неоднократно вводили в заблуждение относительно использования их средств и статуса приобретения самолётов.

Крах AeroVanti потряс сектор деловой авиации. Компания AeroVanti позиционировала себя как высокотехнологичный частный лётный клуб, призванный сделать частную авиацию более доступной за счёт модели обслуживания, основанной на членстве. Крах компании привлёк пристальное внимание представителей отрасли деловой авиации и поднял более широкие вопросы, касающиеся прозрачности, финансового контроля и защиты прав потребителей в рамках новых моделей членства в сфере частных авиаперевозок. Это дело также подчеркивает риски, связанные с программами предоплаты полётов, когда клиенты заранее вносят крупные суммы за будущий доступ к воздушным судам и авиационным услугам.



Аэропорт Фарнборо просит изменить ограничения по трафику

Лондонский аэропорт Фарнборо добивается разрешения на увеличение количества рейсов в выходные дни, а также на приём более тяжёлых самолётов, чем это позволяют действующие ограничения. В понедельник аэропорт подал апелляцию в инспекцию планирования правительства Великобритании на основании так называемого «отсутствия решения» по ранее поданной заявке в

местный совет района Рашмур об изменении правил эксплуатации.

По словам представителя аэропорта Фарнборо, руководство аэродрома планирует увеличить годовой лимит рейсов по выходным с 8900 до 13500. Цель состоит в том, чтобы увеличить трафик в выходные дни до того же темпа, что и в будние, для

удовлетворения прогнозируемого спроса в течение следующих 10 лет.

В ноябре частный аэропорт, обслуживающий только деловую авиацию и не имеющий регулярных рейсов, подал в Рашмур заявку на увеличение общего количества разрешенных ежегодных рейсов с 50000 до 70000. Эта заявка, поданная после предыдущей заявки в 2023 году, остаётся без ответа, что побудило аэропорт обратиться за разрешением к центральному правительству.

«В настоящее время мы обслуживаем в общей сложности около 32000 рейсов в год, из которых 8700 рейсов в нерабочие дни составляют 27%, что примерно пропорционально количеству нерабочих дней в году», - пояснил представитель компании изданию AIN. «Если нам удастся увеличить количество рейсов в нерабочие дни до 13500, это будет означать, что к моменту достижения 50000 [общего годового объёма перевозок] доля в 27% сохранится. Если же мы не сможем увеличить лимит в 8900 рейсов в нерабочие дни, эта доля снизится примерно до 18%. Следует, однако, отметить, что около 40% наших рейсов в нерабочие дни имеют пересадку в будний день, а это значит, что при сохранении существующих ограничений на рейсы в нерабочие дни темпы роста числа рейсов в будние дни также будут снижены».

В ожидании результатов апелляции аэропорт обратился к городскому совету Рашмура с просьбой продлить установленные законом сроки рассмотрения его первоначальной заявки 2023 года на увеличение трафика.



Минтранс РФ предлагает проводить плановые проверки авиакомпаний ежегодно

Минтранс РФ подготовил проект постановления правительства, согласно которому плановые проверки Ространснадзора в отношении авиакомпаний должны проводиться не реже одного раза в год. Об этом пишет Интерфакс.

Кроме того, такие проверки предложено проводить во всех авиакомпаниях, имеющих сертификат эксплуатанта для выполнения коммерческих пере-

возок пассажиров. Проект вынесен на общественное обсуждение на портале regulation.gov.ru. По действующим правилам плановые проверки проводятся только в авиакомпаниях с высокой категорией риска (то есть в крупных) и с периодичностью один раз в два года. Отсутствие регулярных выездных проверок привело к ряду происшествий с участием авиатехники региональных перевозчиков, считают авторы проекта.

Среди таких, в частности, упомянута катастрофа Ан-2ТП АО «Нарьян-Марский ОАО» в январе 2023 года (погибло двое и травмированы десять человек), вертолёта Ми-8 ООО АК «Витязь-Аэро» в 2021 году (погибли восемь, травмированы пять человек), самолёта Ан-26Б-100 АО «Камчатское авиационное предприятие» в 2021 году (погибли все 28 человек). По итогам внеплановых проверок этих авиакомпаний, проведённых уже по фактам происшествий, установлены серьёзные нарушения обязательных требований, сказано в пояснительной записке к проекту.

«Возможность проведения плановых проверок данных эксплуатантов с увеличенной периодичностью способствовала бы заблаговременному выявлению допускаемых нарушений воздушного законодательства (...) Единообразный подход (...) позволит на ранней стадии выявлять нарушения обязательных требований в деятельности не только крупных эксплуатантов, но и региональных авиакомпаний, что комплексно обеспечит своевременное реагирование на предвестники факторов опасности, а не на свершившиеся факты авиационных происшествий», - считают авторы проекта.

Более 50 региональных авиакомпаний ожидает проверка на предмет обеспечения безопасности полётов, анонсировал в октябре прошлого года глава Росавиации Дмитрий Ядров. Юридическим основанием для проверок является специально подготовленное поручение правительства, уточнял он. Примерно за два месяца до этого, в конце июля, под Тындой разбился пассажирский самолёт Ан-24 авиакомпании «Ангара»: на борту находились 48 человек, никто не выжил.



Выставка AERO ставит цель дальнейшего роста в сегменте деловой авиации

Организаторы ежегодной выставки AERO в Фридрихсхафене, Германия, теперь нацелены на увеличение присутствия деловой авиации на мероприятии следующего года, которое пройдет с 14 по 17 апреля. В среду немецкая группа Fairnamic сообщила, что в апреле 2026 года общее число посетителей выставки достигло 37000 человек, а также представлено более 400 экспонентов и около 50 деловых воздушных судов на статической экспозиции.

По данным Fairnamic, в настоящее время AERO является крупнейшей в Европе выставкой деловой авиации. Возможно, интерес и поддержка со стороны отрасли возросли после отмены EBACE 2026, которая должна была состояться в начале этого

месяца в Женеве. Организатор EBAA пока не сообщил, намерен ли он возобновить выставку в 2027 году.

В дополнение к заявлению компании Fairnamic на прошлой неделе, на выставке AERO 2026 были подтверждены заказы на самолёты на сумму около \$500 млн. В их число входит контракт, подписанный гамбургской компанией Platoon Aviation на поставку 16 двухдвигательных бизнес-джетов Cessna Citation Longitude.

На выставке 2027 года в зале A1 выставочного комплекса Messe Friedrichshafen и в купольной конструкции, примыкающей к статической экспозиции, снова будет выделено место для экспонентов

деловой авиации. Эти зоны будут расширены для части выставки, посвящённой деловой авиации, которая продлится со среды, 14 апреля, до обеда пятницы, 16 апреля, после чего 17 апреля состоится день для публики. Одним из изменений станет перенос сцены для докладчиков конференции в зал A1, который будет иметь отдельный вход для посетителей.

«Мы очень рады позитивным отзывам и комментариям клиентов, которые помогли нам сформировать концепцию выставки», - сказал директор выставки AERO Тобиас Бретцель. Он отметил, что дальнейшее развитие выставочного центра деловой авиации совместно с партнёрами является приоритетной задачей для его команды.



ЧМ по футболу приносит свои плоды и глобальный трафик растёт

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 25-й неделе (15-21 июня) глобальная активность бизнес-джетов умеренно выросла на 1,5% в годовом исчислении, а с начала года рост составил 3,9%, что является заметным увеличением по сравнению с тенденцией 2025-2024 годов за тот же период.

Несмотря на то, что на Южную Америку приходится 3% всех рейсов бизнес-джетов, совершенных на прошлой неделе, там был зафиксирован самый сильный рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – на 9,2% по сравнению с 25-й неделей 2025 года, в то время как на Ближнем Востоке с начала года трафик остаётся более чем на 20% ниже уровня 2025 года.

Анализ событий: Чемпионат мира по футболу повысил спрос на бизнес-джеты, но этот всплеск пока обходит стороной крупные хабы

В этом анализе событий рассматриваются первые дни чемпионата мира по футболу FIFA 2026 и связанный с этим резкий рост активности бизнес-джетов, прибывающих в близлежащие аэропорты.

Первые дни чемпионата мира по футболу FIFA (11-22 июня) принесли явный, но неравномерный рост трафика бизнес-джетов в 16 городах-хозяевах. Если

	YOY		
	W25 '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	3.5%	5.0%	3.0%
Europe	(1.7%)	2.3%	0.3%
South America	9.2%	5.0%	2.1%
Asia	(2.8%)	4.8%	1.4%
Middle East	(21.9%)	(21.1%)	7.5%
Africa	(0.5%)	0.5%	3.7%
Global	1.5%	3.9%	2.6%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (с 1 января по 21 июня)

сравнивать активность в каждом городе в период матчей (за день до, в день и на следующий день) с обычным днём, то наиболее резкий рост наблюдался не в крупнейших хабах, а в небольших городах. В Сиэтле примерно вдвое увеличилась обычная суточная активность во время матча США – Австралия 19 июня, а в Мехико – примерно в 1,7 раза в период открытия турнира, включая массовый вылет на следующий день после того, как зрители покинули стадион «Ацтека».

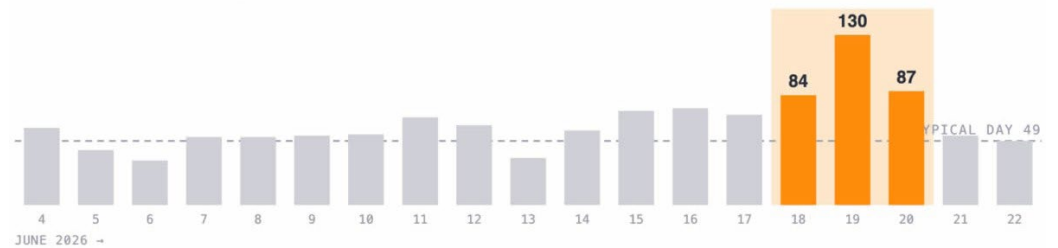
Анализ эффективности по регионам

Северная Америка

Североамериканский рынок на 25-й неделе вырос на 3,5% и теперь имеет рост на 5% с начала года. Ключевой рынок США показал на прошлой неделе ещё лучшие результаты, увеличившись на 3,7% по сравнению с 25-й неделей 2025

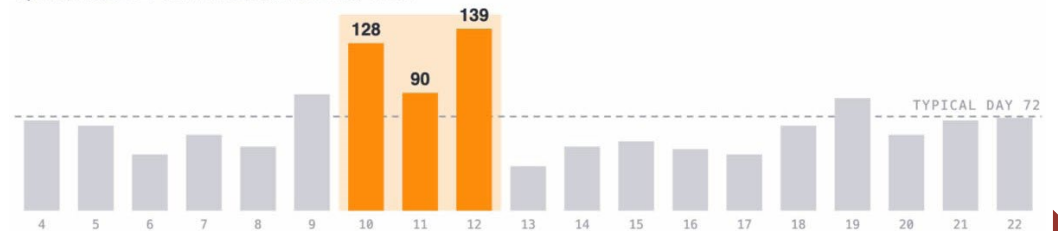
SEATTLE · KBFI

USA 2-0 Australia, Lumen Field, 19 Jun



MEXICO CITY · MMT0

Opener, Mexico 2-0 South Africa, Estadio Azteca, 11 Jun



Ежедневные рейсы бизнес-джетов (прибытие и отправление) из Сиэтла и Мехико

года, а с начала года – на 5,2%. На уровне ключевых штатов по сравнению с 25-й неделей 2025 года Флорида выросла на 3,9%, Техас – на 3,2%, а Калифорния – на 2,3%.

Европа

На 25-й неделе активность бизнес-джетов в Европе сократилась на 1,7%, в то время как в ведущих странах наблюдались разнонаправленные тенденции. Германия стала лидером на прошлой неделе, показав самый сильный рост – на 10,4%, за ней следует Великобритания с ростом на 2,2%. Среди других ключевых стран наименьшее снижение зафиксировано во Франции – на 3,9%, в Италии –

на 5,9%, а в Швейцарии – заметное сокращение трафика на 14,4%.

Остальной мир

Активность бизнес-джетов за пределами Европы и Северной Америки продолжает снижаться из-за конфликта на Ближнем Востоке. В целом в остальном мире на 25-й неделе снижение составило 3,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом в отдельных регионах тенденции различались. Южная Америка стала единственным регионом, где наблюдался рост на 9,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, за ней следует Африка, где произошло незна-

чительное снижение на 0,5%, Азия сократилась на 2,8%, а Ближний Восток – на 21,9%.

Еженедельный трекер изменений на Ближнем Востоке

Данные WINGX по прогнозируемым объемам заправки топливом продолжают предоставлять наиболее наглядную информацию для оценки совокупного и еженедельного ущерба, наносимого конфликтом деловой авиации на Ближнем Востоке. Базовый период, рассчитанный WINGX до начала конфликта, охватывает 7-10 недели (9 февраля – 8 марта). Хотя конфликт начался 28 февраля на 9-й неделе, существенное влияние на цены на авиационное топливо начало ощущаться только 9 марта (11-я неделя), а это значит, что 7-10 неде-

Operator Name	Departures	vs 1Y ago: Departures
NetJets	208,584	13.9%
Flexjet	82,183	11.2%
flyExclusive	20,425	6.0%
Executive Jet Management	19,014	9.0%
Contour Aviation	14,816	14.8%
Vista America	14,745	-5.0%
Solairus Aviation	13,581	3.4%
Wheels Up Private Jets	12,856	-32.9%
Jet Linx Aviation	10,115	-3.0%
Baker Aviation LLC	8,914	95.9%

Рейсы бизнес-джетов ведущих операторов в США с начала года (с 1 января по 21 июня)

Operator Name	Departures	vs 1Y ago: Departures
NetJets Europe	27,726	0.2%
VistaJet Ltd	11,405	9.6%
Vista Germany	5,058	-27.4%
Jetfly Aviation SA	4,135	17.8%
ProAir Aviation GmbH	4,094	24.6%
Globe Air AG	3,382	-4.7%
Platoon Aviation	3,025	40.4%
Flexjet Malta	2,899	-1.2%
Swedish Air Ambulance	2,558	-11.5%
Air X Charter	2,482	20.4%

Рейсы бизнес-джетов ведущих операторов в Европе с начала года (с 1 января по 21 июня)

Operator Name	Departures	vs 1Y ago: Departures
NetJets	8,883	13.3%
VistaJet Ltd	5,129	-4.8%
Flexjet	4,267	17.2%
Aerolineas Ejecutivas SA	2,482	-15.1%
Royal Flying Doctor Service	1,696	7.3%
China Flight Inspection	1,688	7.1%
AirMed Australia	1,465	5.3%
Civil Aviation Flight University of China	1,321	-14.3%
Servicios Aereos Across	1,310	51.8%
Baires Fly	1,288	-11.4%

Рейсы бизнес-джетов ведущих операторов в остальном мире с начала года (с 1 января по 21 июня)

ли отражают условия эксплуатации до того, как скачок цен на топливо начал оказывать влияние на рынок. За эти четыре недели средний объём заправки бизнес-джетов на Ближнем Востоке составил 1,5 млн галлонов в неделю, что устанавливает базовый уровень, относительно которого измеряются последующие недели в таблице ниже.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «Как и ожидалось, чемпионат мира по футболу приводит к резкому увеличению трафика бизнес-

джетов в близлежащих аэропортах городов-хозяев. Хотя на небольших рынках наблюдается гораздо более значительный рост активности, в то время как в крупных мегаполисах, таких как Нью-Йорк или Лос-Анджелес, дополнительные самолёты просто сливаются с и без того напряженным месяцем. Впереди ещё раунды плей-офф, и мы ожидаем, что в дальнейшем будут наблюдаться более значительные всплески, а финальный матч приведёт к самому значительному скачку».

Weekly Middle East Fuel Uplift

	% vs pre-conflict avg	% vs prior week
Week 11 2026	(39%)	(39%)
Week 12 2026	(32%)	11%
Week 13 2026	(29%)	4%
Week 14 2026	(45%)	(23%)
Week 15 2026	(41%)	9%
Week 16 2026	(18%)	38%
Week 17 2026	(18%)	0%
Week 18 2026	(10%)	10%
Week 19 2026	(18%)	(10%)
Week 20 2026	5%	29%
Week 21 2026	(7%)	(11%)
Week 22 2026	(6%)	0%
Week 23 2026	(22%)	(17%)
Week 24 2026	(6%)	21%
Week 25 2026	1%	7%

Еженедельные данные о динамике заправки топливом бизнес-джетов на Ближнем Востоке до и после конфликта



Бизнес-джет Dassault Falcon 10X совершил первый полёт

В прошлую пятницу компания Dassault Aviation выполнила первый полёт на самолёте Falcon 10X, дав старт программе лётных испытаний, которая, как ожидается, завершится получением сертификата типа в 2027 году. Бизнес-джет сверхдальнего класса взлетел с полосы 23 аэропорта Бордо-Мериньяк (LFBD) в 11:10 и совершил посадку через два с половиной часа, в 13:40, сообщил французский производитель.

За штурвалом находились летчик-испытатель Се-

бастьен Дюпон де Динешен и второй пилот Фабрис Дуньяк. Во время полёта они провели предварительную оценку управляемости 10X на высоте 15000 футов, затем убрали шасси и перевели механизацию крыла в полётное положение, после чего набрали высоту 40000 футов и разогнались до скорости 0,82 Маха.

Вскоре к первому экземпляру нового лайнера присоединится второй опытный самолёт, сборка которого близится к завершению на заводе Dassault

в Мериньяке. За ним последует третий 10X с полноценным интерьером салона. Он будет использоваться преимущественно для проверки бортовых систем, а также функциональности и надёжности салона.

«Сегодняшний полёт стал кульминацией многолетней работы тысяч сотрудников и партнёров Dassault», - прокомментировал де Динешен. «Результатом этих усилий стал полёт, прошедший точно по плану и доставивший нам огромное удовольствие».

Dassault представила первый экземпляр нового Falcon на презентации в Бордо 10 марта. Ожидается, что модель 10X, обладающая самым широким салоном в своём классе, обеспечит дальность полёта в 7500 морских миль (с восемью пассажирами на борту) и максимальную скорость 0,925 Маха.

«Этот первый полёт – ещё одна важная веха для Dassault», - заявил председатель совета директоров и генеральный директор группы Эрик Траппье. «Он свидетельствует о самоотдаче и высоком мастерстве наших инженерных, производственных и лётных команд, а также о качестве нашей глобальной сети партнёров. Мы все с воодушевлением встречаем этот день, открывающий новый этап в программе 10X».

Этот самолёт, спроектированный «с чистого листа», оснащён двумя турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce Pearl 10X, развивающими тягу более 18000 фунтов. Кабина пилотов оборудована комплексом авионики NeXus, разработанным совместно с компанией Honeywell.



Малая авиация предложила ввести госрегулирование цены на авиатопливо

Как стало известно “Ъ”, Ассоциация эксплуатантов Ан-2 предлагает ввести госрегулирование цен на авиакеросин и авиабензин для борьбы с ростом цен из-за прогнозируемой нехватки топлива. Другие участники рынка говорят, что их запасов бензина хватит еще на месяц авиаработ, и на легких самолетах уже начали тестировать полеты на автомобильном бензине сниженного качества. Эксперты считают, что идея регулировать цены с большой долей вероятности обернется лишь дефицитом топлива.

Ассоциация эксплуатантов Ан-2 до конца июня направит в Минтранс предложение ввести госрегулирование цен на авиакеросин и авиабензин, рассказал “Ъ” президент ассоциации Владимир Антонов. По его словам, весной объединение направляло предложение по регулированию цен на авиационный бензин, который в основном применяется в

малой авиации, в Росавиацию, где этот вопрос для ассоциации комментировать не стали. В Росавиации “Ъ” сообщили, что предложение рассмотрели, но оно находится вне полномочий агентства. “Ъ” направил вопросы в Минтранс и Минэнерго.

Как пояснил Владимир Антонов, у малой и большой авиации сложности с ценами на услуги и снижением спроса общие. Если пассажирские авиакомпании тратят уже больше трети от всех расходов на топливо, то в малой авиации эта доля еще выше и в совокупности это ухудшает экономику перевозок, спрос на услуги и пассажиропоток, отметил он.

В гражданском реестре Росавиации на 2026 год состоят 853 Ан-2.

С 1 июня до 30 ноября в России был впервые огра-

ничен экспорт авиакеросина для обеспечения стабильной ситуации на внутреннем рынке. По данным ФАС, средняя цена экспортной альтернативы для авиакеросина в портах Северо-Запада в марте в условиях конфликта на Ближнем Востоке увеличилась в два раза год к году и к февралю, до 147,45 тыс. руб. за тонну, скорректировавшись до 140,89 тыс. руб. за тонну в апреле и до 1150,3 тыс. руб. за тонну в мае. Источник “Ъ” на начало июня оценивал среднюю оптовую стоимость авиакеросина примерно в 110 тыс. руб. за тонну.

В письме, с которым ознакомился “Ъ”, Ассоциация эксплуатантов Ан-2 указывает, что особенно острая ситуация складывается с авиационным бензином, из-за роста цен на который участники рынка вынуждены использовать автомобильный бензин, который «не везде хорошего качества».

Рост цен на авиабензин сопоставим с авиакеросином, говорит гендиректор авиакомпании «ЛайтЭйр» Дмитрий Торопов. Ситуация с его доступностью, отмечает он, «всегда была плохой, но сейчас усугубляется». В крупных аэропортах авиабензин, по его словам, есть только у партнеров в Уфе и Волгограде, в большинстве других аэропортов и аэродромах малая авиация возит бензин с собой в специальных емкостях или «спасается» в частных аэроклубах.

Исполнительный директор Ассоциации авиаработ Вадим Цыганаш говорит, что Минтранс смягчил требования по топливообеспечению для легких самолетов и теперь при наличии акта оценки их можно заправлять автомобильным бензином вместо авиабензина.



По его словам, сейчас эксплуатанты запросили производителей двигателей о возможностях работать с бензином по стандартам «Евро-3». Сейчас эксплуатанты с двигателями Rotax-912 меняют их на китайский аналог C100 (самолеты СП-30, «Аэропракт» и др.) и начали тестировать это топливо в полетах для проверки работоспособности двигателя. По словам господина Цыганаша, применение бензина со сниженным октановым числом может привести к детонации двигателя или снижению его тяги и загрязнению газоотводных систем, в связи с чем вопросы контроля топливообеспечения стоят очень жестко. Пока испытания проходят благополучно и негативного влияния не наблюдается, но налет для окончательных выводов небольшой, уточнил он. За три месяца участники ассоциации выполнили работы на площади 1 млн га, впереди еще четыре месяца сельхозработ, которые эксплуатанты рассчитывают выполнять на бензине «Евро-3», добавил Вадим Цыганаш. Для лесоавиаохраны за Уралом, по данным ассоциации, где самолеты Cessna работают только на авиабензине 100LL, запасов топлива хватит на 1–1,5 месяца.

Ситуация пока не критическая, но движется в этом направлении, в течение месяца вопрос встанет остро, отмечает господин Цыганаш. Идея госрегулирования, по его мнению, не выглядит целесообразной для авиахимработ, но может быть актуальной для лесоохраны. Индексация цен на заправку пока приводит к росту цен на услуги не более чем на несколько процентов, оценивает он.

С учетом общих сложностей с топливом ожидания дефицита среди эксплуатантов логичны, отмечает председатель правления Ассоциации малых авиа-

ционных предприятий Сергей Детенышев. Но потенциальное госрегулирование цены может лишь усугубить проблему несоответствия объемов спроса предложению, считает он. При свободном ценообразовании у компаний сохранится возможность прогнозировать свои работы и закладывать стоимость топлива в услуги, в обратном случае «цена может стать директивно низкой, но топлива не будет», предупреждает господин Детенышев.

Ситуация с топливом беспокоит и пассажирские авиакомпании. Собеседники “Ъ” в двух перевозчиках сообщили, что с начала июня в ряде регионов топливозаправщики перестали танкировать воздушные суда — то есть заправлять их сверх необходимой для полета потребности (с учетом возможных изменений маршрута и метеоусловий).

Источники “Ъ” видят в этом первые признаки борьбы с намечающимся дефицитом топлива. Но близкий к Минтрансу собеседник “Ъ” утверждает, что отказ танкировать — «практика, существовавшая повсеместно и до этого года», хотя, по его словам, она стала заметнее на фоне попыток перевозчиков делать запасы.

В «Аэрофлоте», S7 и «Уральских авиалиниях» отказались от комментариев. В Red Wings отметили, что расходы на авиатопливо в структуре себестоимости перевозок составляют порядка 30% и компания выполняет полетную программу, рассматривая также возможность открытия новых маршрутов, несмотря на незначительные колебания стоимости топлива. В июне на ПМЭФ глава «Аэрофлота» Сергей Александровский говорил,

что расходы на топливозаправку для группы с начала года выросли на 7%.

Источники “Ъ” еще в двух компаниях обеспокоены тем, как будут осуществляться демпферные выплаты после введения ограничений на экспорт авиакеросина с 1 июня. По их мнению, отсутствие поставок за рубеж полностью обнулит выплаты.

В RedWings “Ъ” указали, что «демпферный механизм — важный инструмент, который позволяет частично компенсировать повышение стоимости топлива и не перекладывать эти риски на пассажиров». По демпферу перевозчикам компенсируется 65% разницы между экспортной стоимостью керосина и фиксированной ценой (67,3 тыс. руб. на 2026 год). По данным Reuters, в апреле авиакомпании могли получить по демпферу 24 млрд руб., в мае — около 16 млрд руб.

Топливный рынок сегодня сложный и опасения перевозчиков относительно цен понятны, говорит главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Но госрегулирование, как показала историческая практика, — совершенно неэффективный метод, грозящий дефицитом. Оптимальным решением для предотвращения роста цен эксперт называет возможные корректировки демпферного механизма. «Возможно, стоит пересмотреть планку отсечения цены и продлевать ограничения экспорта, чтобы нефтяникам было выгодно продавать топливо на внутреннем рынке, а перевозчикам — компенсировать издержки», — считает он.

Айгуль Абдуллина, Коммерсантъ

Слияние дизайна яхт и частных самолётов

Аньес Гуу, глава студии Agnès Guü Design, анализирует взаимосвязь между дизайном интерьеров яхт и частных самолётов.

Мне выпала честь посвятить большую часть своей профессиональной деятельности двум ключевым направлениям: частным самолётам и суперъяхтам. Любопытно, что многие мои концепты яхт вдохновлены формами сверхзвуковых лайнеров – их узкими, стремительными фюзеляжами или дельтавидными крыльями. Например, в основе

концепта яхты Wotan MY126 отчётливо прослеживаются очертания самолётов Concorde или Mirage 2000.

Поскольку круг заказчиков яхт и частных самолётов во многом пересекается, мне показалось интересным поделиться своим опытом и попытаться определить, что именно связывает эти две сферы. Разумеется, это сугубо личное мнение, основанное на работе над различными проектами и общении с клиентами, подрядчиками по отделке и верфями.



Профили и ожидания клиентов

Сегмент ультра-люкс требует эксклюзивного дизайна (как экстерьера, так и интерьера) и высшего уровня бортового обслуживания. Одни предпочитают сдержанную элегантность, другие – яркие впечатления от чего-то исключительного, но и владельцы яхт, и владельцы частных самолётов предъявляют одинаково высокие требования.

Ключевое значение имеют цель и продолжительность поездки. Будь то быстрый деловой перелёт или длительный круиз, различия в образе жизни на борту определяют философию дизайна интерьера. Однако в обоих случаях клиенты, как правило, стремятся к созданию обстановки, которая была бы им близка или казалась исключительной – пространства, где они чувствовали бы себя комфортно или которым могли бы гордиться, проводя время в одиночестве, с семьей или гостями.

Для успешной реализации проектов интерьера – как для самолётов, так и для яхт – необходимы налаженная коммуникация и глубокое понимание личности и целей клиента. Это может показаться очевидным, но на практике задача оказывается непростой: процесс требует мастерства, такта, дипломатичности, терпения, определённых знаний психологии и подлинной увлечённости этой замечательной, но требовательной профессией.

Важную роль играет и возраст клиента. Представители молодого поколения часто предпочитают эффектный, впечатляющий, функциональный и порой смелый дизайн, тогда как люди старшего возраста нередко склоняются к нейтральным,

умиротворяющим и более гармоничным интерьерам. Также крайне важно учитывать социальный статус, культурную среду, происхождение и привычный образ жизни клиента – будь то властный, энергичный и вечно занятый человек или же натура спокойная, уравновешенная и уверенная в себе.

Архитектура, рождённая воображением

Хороший проект всегда начинается с удачной планировки. Путешествие на корабле или частном самолёте порой может вызывать лёгкий стресс из-за окружающей обстановки – величественной, но потенциально давящей (океан с одной стороны, небо, облака и высота – с другой). На яхтах обычно делают большие окна, открывающие панорамный вид. Мне кажется интересным развивать эту

идею и в частных самолётах, используя большие «фальшокна», транслирующие виртуальное изображение неба и пейзажей. Подобные решения уже предлагают такие компании, как Rosen Aviation. И в частных самолётах, и на яхтах потолки зачастую довольно низкие. Использование низкой мебели-трансформера помогает визуально «приподнять» потолок. Работая над интерьерами яхт и частных самолётов, я обычно предлагаю планировку с открытым пространством. Я стараюсь по возможности избегать глухих стен и перегородок (заменяя их прозрачным или тонированным стеклом, жалюзи, шторами или лёгкими разделителями) и делаю ставку на гибкость решений: складные перегородки или сдвижные двери, убирающиеся в ниши. Такой подход дарит ощущение простора и комфорта, позволяя при необходимости создать бо-

лее камерную обстановку – своего рода интерьер-трансформер, адаптируемый под любые запросы. В обоих случаях моя цель – создать живое, гибкое пространство, соответствующее любому моменту путешествия и полностью подстроенное под индивидуальные занятия и настроение клиента.

Воплотить пожелания заказчика в ограниченном пространстве частного самолёта порой непросто. Это требует воображения, упорного труда и поиска нестандартных решений, позволяющих максимально эффективно использовать каждый уголок. Особое удовлетворение приносит создание элементов, которые делают жизнь на борту комфортнее, оставаясь при этом ненавязчивыми или почти незаметными. Для меня очевидна взаимосвязь: то, что хорошо работает в самолёте, отлично подходит и для яхты. Опыт, накопленный в одной сфере, обогащает проекты, которые я создаю в другой.



Любой архитектор подтвердит, как сильно освещение влияет на восприятие пространства на борту. Холодный или тёплый свет, мягкий или интенсивный, прямой или отражённый, белый или цветной; потолочные споты, заливающий свет, встроенная настенная подсветка, торшеры, настольные лампы... Мы рассматриваем все варианты, чтобы создать максимально уютную жилую среду. Контраст оживляет пространство: используйте жалюзи, чтобы играть с мягкими или резкими тенями и сделать обстановку по-настоящему «своей». Создавайте атмосферу ясного дня или заката, регулируя яркость освещения. Существуют специалисты по световому дизайну для авиационных интерьеров, и я считаю, что их навыки непременно стоит использовать и при проектировании яхт.

Цвета и гармония

Лично мне нравятся белые или очень светлые интерьеры с контрастными элементами. Это отлично подходит для яхт, где часто можно встретить сочетание белых диванов и ковров с отделкой из тёмного дерева. С частными самолётами ситуация иная. Белый цвет часто воспринимается как холодный, футуристичный, безжизненный и неуютный; он, безусловно, не кажется таким роскошным, как песочно-бежевые, верблюжьи, насыщенные медовые и другие природные оттенки. И это жаль, ведь существует множество нюансов белого – цвет слоновой кости, ванильный, кремовый, которые выглядят так красиво, утонченно и, да... мягко и тепло!

Эксперименты с мебелью

Кресла, диваны, пуфы, кровати, обеденные или

журнальные столики – мне нравится, когда они массивные, удобные и располагающие к отдыху, будь то яхта или самолёт (хотя в самолёте реализовать это немного сложнее!).

Материалы и вес

Дерево, мрамор, кожа и шелковистые ковры – синонимы роскоши. Использование дерева в интерьерах самолётов и яхт – всегда беспроигрышный вариант, но иногда хочется выйти за рамки привычного. Несколько лет назад, работая в компании PDS, я имела честь проектировать интерьер самолёта, в котором дерево было заменено светлым камнем, кожей и алебастром. Получилось очень светло и совсем не холодно. Я также разрабатывала дизайн интерьера мегаяхты (YAS, 141 м – тоже в период работы в PDS) в очень современном, свежем стиле: белая лакированная отделка с цветовыми

акцентами и минимум дерева – только там, где это было совершенно необходимо. Результат оказался превосходным.

Это вовсе не значит, что я не люблю дерево. Я искренне люблю этот прекрасный, натуральный, фактурный материал, открывающий огромные возможности в плане цвета и рисунка. Просто я стараюсь предлагать и другие идеи, убеждая клиентов, что роскошь может выглядеть иначе! Поиск инновационных, лёгких, огнестойких и роскошных материалов, отвечающих морским и авиационным нормам и стандартам, – ключевая задача при создании интерьеров как самолётов, так и яхт. Например, мрамор толщиной 5мм на сотовой основе, используемый в авиации, отлично подходит и для судов.

Важным направлением работы также является звукоизоляция и развлекательные системы, требующие подбора соответствующих материалов и оборудования, а также оптимального внедрения новейших технологий. Огромные экраны телевизоров создают эффект полного погружения, позволяя гостям забыть о тесноте салона самолёта и скрасить досуг во время длительного перелета. Я также большая поклонница новейших технологий (интеллектуальных функций и возможностей подключения), которые сделают жизнь на борту ещё более приятной.

Роль искусства

Искусство – это мой личный «почерк»; во всех своих проектах я обычно отдаю предпочтение крупноформатным произведениям современного искусства



ства, зачастую занимающим пространство от пола до потолка.

Несколько лет назад, во время работы над мегаяхтой YAS (длиной 141 метр) совместно с бюро PDS, наша клиентка – замечательная женщина – решила создать международную художественную галерею в просторной библиотеке-лаунже, расположенной в центральной части судна. Идея заключалась не в том, чтобы просто разместить на стенах работы знаменитых мастеров; целью было отобрать произведения художников со всего мира и создать между ними смысловую и эстетическую связь. Это был глубокий, содержательный замысел! Я начала поиски в парижских галереях, посетила выставки Art Dubai и Abu Dhabi Art Fair, чтобы представить клиентке предварительную подборку. Она благосклонно приняла несколько предложенных мной

вариантов, однако значительную часть экспозиции уже сформировала сама, используя произведения из собственной престижной коллекции.

Недавно мне выпала честь сотрудничать с всемирно известным дизайнером интерьеров яхт и частных самолётов. Было приятно наблюдать, с какой вовлеченностью, заботой и вниманием он подходил к выбору произведений искусства для своего заказчика, учитывая узоры, размеры и тончайшие цветовые нюансы. Результат оказался великолепным.

Заключение

Главное сходство между путешествиями на частных самолётах и на роскошных яхтах заключается в том, что их можно разделить на три этапа: посадка, сам перелёт или круиз, а также высадка и про-

щание. Разница лишь в том, что полёт на частном джете – это, как правило, короткое путешествие, тогда как круиз может длиться несколько дней. Тем не менее, ожидания клиентов идентичны: они хотят, чтобы поездка стала максимально продуктивной, успешной и приятной, и наша задача – воплотить это желание в жизнь.

Аньес Гию (Agnès Guio) в течение многих лет работала дизайнером интерьеров в студии Pierrejean Design Studio, специализируясь на проектах мегаяхт, частных самолётов для глав государств и оформлении салонов первого класса для известных компаний. В настоящее время она работает независимым концепт-дизайнером в тех же сферах.

Источник: Business Jet Interiors



Самолёт недели

Оператор/владелец: *FTC Aviation*

Тип: *Bombardier Global 6000*

Год выпуска: *2012 г.*

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*