



По данным Polaris Market Research, мировой рынок перевозок на бизнес-джетах к 2034 году достигнет объёма \$173,99 млрд и среднегодового темпа роста (CAGR) в 6,2%. Исследователи утверждают, что рост рынка бизнес-джетов, оценивавшегося в прошлом году в \$95,57 млрд, будет обусловлен растущим спросом на частную авиацию, ростом мирового благосостояния, расширением потребностей в корпоративных поездках, развитием авиационных технологий и развитием авиационной инфраструктуры на развивающихся рынках. Подробнее в текущем номере еженедельника.

Согласно последнему отчету Argus International TraqPak, в сентябре активность бизнес-авиации во всём мире выросла на 7,2%, так как в Северной Америке зафиксирован самый большой месячный прирост (не считая первоначального бума, вызванного COVID-19) с сентября 2015 года. В Северной Америке трафик увеличился на 7,5% в годовом исчислении, а в Европе отмечен пятый месяц подряд положительный рост – на 2,5%.

Знакомьтесь – Юлия Васильевна Мецлер, генеральный директор АО «Вологодское авиационное предприятие». Свой трудовой путь в гражданской авиации Юлия Васильевна начала в 2021 г. с Архангельского объединённого авиаотряда, где работала на руководящих должностях. С августа 2024 г. Юлия Васильевна – генеральный директор Вологодского авиационного предприятия. Под её руководством за короткое время был завершён ремонт здания аэровокзала, открытие которого состоялось в конце декабря прошлого года, а в настоящее время идёт активная подготовка к грандиозной реконструкции самого аэропорта, удлинению его взлётно-посадочной полосы и строительству нового здания пассажирского терминала. При Юлии Васильевне находящиеся в эксплуатации самолёты Як-40 обрели свой новый фирменный стиль с красной ливреей, а лётный состав начал пополняться молодыми пилотами. Интервью – уже в этом выпуске.



За последние 4 недели трафик бизнес-джетов вырос на рекордные 8%

WINGX: В последние недели мы наблюдаем всплеск спроса на бизнес-джеты, которого мы не видели со времен пандемии. Наиболее явной характеристикой этого являются долевые полёты: пять крупнейших долевых операторов в этом году выполнили на 12% больше рейсов по сравнению с прошлым годом

стр. 22



Лидеры европейской бизнес-авиации реально оценивают проблемы

Три недели назад лидеры европейской бизнес-авиации, от Афин на Востоке до Лиссабона на Западе, собрались в швейцарском Базеле на первый саммит AIN лидеров корпоративной авиации в Европе (CALS Europe). Агентство AIN проводит эти мероприятия уже пару лет

стр. 25



Skyryse представляет универсального бортового ИИ-помощника «Skylar»

Компания Skyryse, лидер в области автоматизации полётов и упрощения управления полётом в авиации, объявила о запуске Skylar — своего искусственного интеллекта, который упрощает связь, навигацию и эксплуатацию воздушных судов для повышения безопасности и эффективности

стр. 27



«Вологодское Авиационное Предприятие»: Летали, летаем и будем летать

Знакомьтесь – Юлия Васильевна Мецлер, генеральный директор АО «Вологодское авиационное предприятие». Сегодня Юлия Васильевна любезно согласилась ответить на вопросы BizavNews и рассказать о работе компании и планах на будущее

стр. 29

Поставки Embraer в третьем квартале стабильны

В третьем квартале 2025 года Embraer поставила в общей сложности 62 самолёта, включая 41 бизнес-джет (на уровне прошлого года), 20 коммерческих самолётов (16 в прошлом году) и один многоцелевой военно-транспортный самолёт (два в прошлом году).

В третьем квартале подразделение деловой авиации Embraer поставило три Phenom 100EX, 20 Phenom 300E, 11 Praetor 500 и семь Praetor 600. Общий объём поставок превысил показатель второго квартала, в котором компания передала заказчикам 38 бизнес-джетов. За первые девять месяцев года компания поставила 102 деловых самолёта, включая 58 лёгких и 44 средних джетов.

По оценкам Embraer, к концу года компания поставит от 145 до 155 бизнес-джетов и от 77 до 85 авиа-

лайнеров, при этом средние значения этих прогнозируемых диапазонов будут соответственно на 15% и 10% выше, чем в 2024 году.

«Постоянный рост поставок Embraer отражает неизменный спрос на наши бизнес-джеты и доверие клиентов к нашему бренду», — заявил президент и генеральный директор Embraer Executive Jets Майкл Амальфитано изданию AIN. «Поставив 41 бизнес-джет в третьем квартале, во главе с Phenom 300E, который является самым продаваемым лёгким джетом в мире на протяжении 13 лет подряд, мы не только сохраняем динамику, но и ускоряем рост. Мы также наблюдаем со стороны корпоративных лётных отделов заметный рост спроса на Praetor, что подчёркивает их уверенность в нашем инженерном совершенстве и постоянном стремлении к инновациям и эффективности».



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

В FAA началось обновление системы NOTAM, но использование заглавных букв сохранится

FAA начало запланированный восьмимесячный переходный период для стандартизации системы NOTAM США в соответствии с международными стандартами ИКАО, включая сохранение текста, написанного заглавными буквами. Согласно сообщениям пилотов, отраслевых ассоциаций и поставщиков услуг по планированию полетов, эти слова, написанные заглавными буквами, и сокращения долгое время были не понятны и создавали проблемы безопасности.

Тем не менее, агентство настаивает на том, что его новая служба управления NOTAM (NMS) приведет к «повышению точности и доступности информации NOTAM для пилотов, диспетчеров и других пользователей NOTAM, предоставит потребителям NOTAM единый формат для внутренних и международных полётов и позволит расширить возможности поиска, сортировки, фильтрации и архивирования информации NOTAM».

NMS имеет «оптимизированный, современный

интерфейс, обеспечивающий обмен данными в режиме, близком к реальному времени, что способствует эффективному обмену данными и более эффективному взаимодействию заинтересованных сторон», — заявило агентство. «Система надежно размещена в облаке и имеет масштабируемую и отказоустойчивую архитектуру, разработанную для обеспечения высокой доступности, что делает её менее подверженной сбоям, которые случались несколько раз за последние несколько лет».

Первоначально система NMS будет распространяться только среди «стартовых участников», что позволит проводить тестирование и валидацию. Система будет работать параллельно с существующей устаревшей системой NOTAM в течение следующих нескольких месяцев. Ожидается, что полный переход будет завершён к середине 2026 года. Внедрение, включая резервное копирование, должно было состояться в сентябре 2024 года, согласно требованиям Закона о совершенствовании NOTAM 2023 года.



Компания #1
по бизнес авиации в РФ.

JETVIP
BUSINESS AVIATION

- аренда частных самолетов
- аудит воздушного судна
- организация медицинской эвакуации
- покупка/продажа частных самолетов

Нас рекомендуют друзьям!
+7 (495) 545-45-35
WWW.JETVIP.RU

Global 7500 установил 150-й рекорд скорости

Компания Bombardier объявила о том, бизнес-джет Global 7500 достиг нового рубежа, установив 150-й рекорд скорости — самый высокий показатель для одного типа среди деловых самолётов. Среди последних достижений — ключевые рекорды скорости для пар городов, такие как Токио — Лос-Анджелес, Торонто — Париж, Нью-Йорк — Лондон и Гонконг — Монреаль.

Более того, в 20-ти своих рекордных полётах самолёт развивал среднюю скорость свыше 1000 км/ч, доставляя пассажиров в пункты назначения в рекордные сроки.

Среди предыдущих достижений Global 7500 — самый продолжительный перелёт в истории деловой авиа-

ции протяженностью 15232,7 км из Сиднея в Детройт, а также самый дальний в отрасли беспосадочный полёт из аэропорта Лондон-Сити в Лос-Анджелес.

Жан-Кристоф Галлахер, исполнительный вице-президент, отметил: «Global 7500 продолжает открывать новые горизонты возможностей деловой авиации. Наши клиенты рассчитывают на нас, предоставляя бизнес-инструмент, отвечающий высочайшим стандартам роскоши, скорости и надёжности, и Global 7500 превосходит их по всем параметрам. Многие из этих рекордов были установлены с пассажирами на борту в различных условиях и аэропортах, что делает эти достижения ещё более значимыми, а достижение этой вершины — ещё более впечатляющим».





НАШ ФЛОТ

- CHALLENGER 850
- HAWKER 850XP
- HAWKER 800XP
- HAWKER 800
- HAWKER 700

weltall.aero
 8 800 500 2151
 +7 (495) 129 29 04
 charter@weltall.ru



BUSINESS AVIATION OPERATOR
 CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Amstat расширяет платформу Premier+ для брокеров самолётов

Компания Amstat, отслеживающая данные о деловой авиации, представила ряд улучшений своей информационной платформы Premier+, работающей по подписке. Среди новых функций — безопасный фирменный портал, позволяющий брокерам делиться со своими клиентами характеристиками самолётов и отчётами о вторичном рынке. Кроме того, портал позволяет отслеживать взаимодействие с клиентами для своевременного последующего взаимодействия.

Изменения в функционале MyMarket расширяют возможности платформы по редактированию, созданию заметок и прикреплению документов, позволяя пользователям быстро отслеживать текущую ситуацию на рынке. Обновления инструмента оценки воздушных судов на базе искусственного интеллекта автоматически регистрируют оценочную стоимость сделок с самолётами, предоставляя историческую картину и возможность отслежи-

вать динамику стоимости для конкретных серийных номеров воздушных судов.

Теперь пользователи могут запросить обзор рынка, которым легко поделиться, для более эффективного взаимодействия с клиентами. Система предоставляет доступ к брокерскому обеспечению, бортовым журналам воздушных судов и другим материалам, а также интегрированным ссылкам на отчеты NTSB о повреждениях для проверки истории. Компания продемонстрирует эти новые возможности в конце этого месяца на выставке NBAA-BACE.

Неизменными остались такие функции, как конструктор презентаций StatPak, список санкционированных воздушных судов для исключения активов с высоким уровнем риска, показатели парка компании, настраиваемые территории и глобальные данные о полётах.



Market Trends

Average Aircraft Valuation*

Time frame 6 mo. Change % is MoM

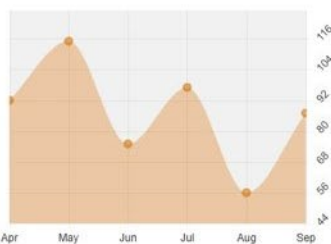


*This chart has been normalized based on total time, age, engine programs, and other pertinent data.

Date	Price	Change %
2025-07	\$15,067,179	3.1 ↑
2025-06	\$14,612,445	3.9 ↑
2025-05	\$14,065,898	-1.1 ↓

Median Days On Market

Time frame 6 mo. Change % is MoM



Date	Days	Change %
2025-09	87	55.4 ↑
2025-08	56	-42.3 ↓
2025-07	97	29.3 ↑
2025-06	75	-34.8 ↓
2025-05	115	25 ↑
2025-04	92	-2.1 ↓

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Japan Biz Aviation начнет эксплуатацию Praetor 600 в 2026 году

Компания Japan Biz Aviation готовится к началу эксплуатации бизнес-джета Embraer Executive Jets, поставка Praetor 600 запланирована на первый квартал 2026 года. Компания сообщила ch-aviation, что рассматривает возможность приобретения дополнительных самолётов.

«С появлением Praetor 600 компания Japan Biz Aviation сможет создать операционную сеть, которая соединит все регионы Японии прямыми рейсами», — говорится в пресс-релизе компании. Japan Biz Aviation также добавила, что этот самолёт позволит расширить географию полётов до крупных азиатских хабов и Гавайских островов.

Praetor 600, получивший бортовой номер JA600A, будет базироваться в аэропортах Токио Ханеда и

Токио Нарита и рассчитан на перевозку до 10 пассажиров. Помимо чартерных рейсов, начало которых запланировано на конец 2026 года, он будет доступен в рамках программы долевого владения Japan Biz Aviation.

После начала эксплуатации он станет первым средним бизнес-джетом компании и первым джетом Embraer, эксплуатируемым в Японии. Он присоединится к четырём самолётам Honda в парке Japan Biz Aviation: трём HondaJet Elite и одному HondaJet Elite S, а также двум вертолётам Bell 429. Все воздушные суда находятся в долевой собственности и доступны для чартера. Перевозчик также управляет другими самолётами HondaJet и Global 7500, последний из которых эксплуатируется авиакомпанией Phenix Jet Cayman.





Jetport Interiors



Решения,
создающие
стиль



jetport-interiors.tech

Sino Jet расширяет свой флот 30-м самолётом, зарегистрированным за рубежом

Китайская компания Sino Jet приобрела 30-й бизнес-джет, зарегистрированный за рубежом, увеличив свой парк почти до 50 самолётов, причём 65% из них зарегистрированы за рубежом. Появление Bombardier Global 7500, зарегистрированного на Каймановых островах, знаменует собой очередной шаг на пути к глобальной экспансии компании.

Также Sino Jet, продолжая укреплять свои возможности в сфере дальнемагистральных перелётов, официально включила в свой чартерный флот Gulfstream G650ER. Этот самолёт, признанный во всем мире эталоном сверхдальних бизнес-джетов, будет базироваться в Азии, расширяя возможности дальних перелётов.

Безопасность остаётся краеугольным камнем деятельности Sino Jet. С 2018 года компания сертифицирована по Международному стандарту операторов бизнес-авиации IS-BAO Stage III, став первым эксплуатантом бизнес-джетов в материковом Китае, получившей это одобрение. Sino Jet работает по двум сертификатам: от Администрации гражданской авиации Китая и Управления гражданской авиации Каймановых островов.

Компания также получила 19 сертификатов на эксплуатацию и техническое обслуживание от FAA, EASA и органов гражданской авиации Каймановых островов, Бермудских островов, Арубы и других регионов. Компания расширила свою глобальную сервисную сеть, имея базы в более чем десяти городах Китая и в крупных международных хабах в Сингапуре, Дубае, Японии, Европе и Америке, обеспечивая круглосуточное реагирование на запросы на трёх континентах и в шести часовых поясах.



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ ДЛЯ БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка
срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту

Gogo и Aloft получили STC для Galileo FDX на Boeing BBJ

Компании Gogo и Aloft AeroArchitects получили первый дополнительный сертификат типа (STC) для терминала Gogo Galileo FDX, распространяющегося на самолёты Boeing BBJ1 и BBJ2 на базе модификаций 737NG и Max. Первая установка была выполнена на BBJ1 (737-700IGW), ранее не имевшего возможности подключения.

Терминал Galileo FDX использует низкоорбитальную спутниковую группировку Eutelsat OneWeb для обеспечения широкополосного доступа со скоростью до 195 Мбит/с на приём и 32 Мбит/с на передачу. Эта полнодуплексная система, разработанная для деловой авиации, оптимизирована для суперсредних и более крупных самолётов.

Система, состоящая из двух сменных блоков, плоской антенны с электронным управлением и маршрутизатора SDR Gateway или Avance, мини-

мизирует время простоя самолёта при монтаже. Ожидается, что система будет одобрена EASA к концу года. Система включает в себя сервис передачи данных FlightDeck Freedom от Gogo, который поддерживает планирование маршрутов, отслеживание полётов, получение метеоданных в режиме реального времени и других эксплуатационных данных, повышая ситуационную осведомленность и эффективность.

«Этот первый STC для FDX знаменует собой ещё одну важную веху в нашем стремлении обеспечить многоорбитальную и многодиапазонную связь для всех типов воздушных судов», — заявил генеральный директор Gogo Крис Мур. «Это наглядно демонстрирует, что Gogo по-прежнему единственная компания, способная удовлетворить все потребности в эксплуатационной связи на всём воздушном судне, используя единый ресурс».



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

AB Jets получила Challenger 3500

Компания Bombardier объявила, что чартерный оператор AB Jets принял свой первый самолёт Challenger 3500, дополнив свой текущий парк из девяти самолётов Learjet 60 и предоставив клиентам совершенно новый опыт полётов.

Bombardier Challenger 3500 — первый из трёх суперсредних бизнес-джетов, которые AB Jets добавит в свой флот, расширяя возможности для клиентов чартерной компании с платиновым рейтингом Argus.

Эндрю Беттис, президент AB Jets, заявил: «Эта поставка — больше, чем просто передача самолёта; она олицетворяет будущее AB Jets. Challenger 3500 — наш флагман, самолёт, который выводит наши возможности обслуживания клиентов на новый уровень, предлагая больше комфорта, увеличенную дальность полётов и тот же бескомпромиссный акцент на безопасности и надёжности, который определяет нашу культуру. Мы гордимся тем, что открываем новую главу нашей истории».

Жан-Кристоф Галлахер, исполнительный вице-президент по продажам самолётов и Bombardier Defense, отметил: «Этот исключительный самолёт обеспечит клиентам AB Jets лучший в своем классе опыт деловой авиации благодаря бескомпромиссной приверженности превосходным лётно-техническим характеристикам, комфортному салону, максимально плавному полёту и неизменной надёжности. Добавление нового Challenger 3500 к существующему парку самолётов Learjet откроет клиентам AB Jets бесчисленное множество новых направлений для чартерных рейсов и захватывающий новый мир возможностей».

Abu Dhabi Aviation внедряет цифровую трансформацию вместе с Yonder

Крупнейший коммерческий оператор вертолётов на Ближнем Востоке выбрал инновационную платформу интеллектуальной документации Yonder для перехода от устаревшего документооборота к динамичной интеллектуальной системе, разработанной специально для авиации. Это сотрудничество выводит Abu Dhabi Aviation на передовые позиции в области цифровых инноваций, подтверждая её приверженность принципам эксплуатационной безопасности, эффективности и соответствия требованиям под руководством генерального директора Мохамеда Саида Аль Ремейти.

Внедрение этой технологии поддерживает более широкую стратегию мажоритарного акционера ADQ Aviation & Aerospace Services LLC по созданию интегрированной авиационной экосистемы мирового уровня с передовыми возможностями технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта. Yonder предоставит сотрудникам

Abu Dhabi Aviation дополнительные возможности, предоставляя контент, соответствующий их ролям, упрощая процесс редактирования документов и обеспечивая проактивный мониторинг соответствия требованиям через безопасный и интуитивно понятный интерфейс. Эта трансформация не только повышает гибкость повседневной работы, но и укрепляет позиции Абу-Даби как центра передового опыта в области авиации.

Это партнерство подчеркивает отраслевую тенденцию к внедрению инновационных решений для управления документацией, обеспечивающих ощутимые улучшения в области безопасности, соответствия требованиям и эксплуатационной эффективности. Благодаря тесному сотрудничеству и общему видению, Yonder поддерживает Abu Dhabi Aviation на пути к полностью цифровой, готовой к будущему деятельности, - комментируют партнеры.



Beyond Aero демонстрирует водородную силовую установку для нового бизнес-джета

Компания Beyond Aero сообщила о достижении 6-го уровня технологической готовности (TRL6) водородно-электрической силовой установки, разрабатываемой для перспективного бизнес-джета BYA-1. Французский стартап заявил о демонстрации полномасштабного образца силовой установки в своей штаб-квартире в Тулузе.

По данным Beyond Aero, компания продолжит оптимизацию силовой установки, продолжая предварительный анализ конструкции восьмиместной модели, которую планирует вывести на рынок в 2030 году. Компания отказалась сообщить, когда, по её ожиданиям, будут завершены предварительный и критический анализы конструкции, а также когда она будет готова интегрировать все ключевые системы в первый полномасштабный прототип.

EASA взаимодействует с Beyond Aero через свой отдел предзаявочных услуг, который оказывает поддержку производителям на ранних этапах сертификации типа. Компания стремится получить одобрение силовой установки и воздушного судна в соответствии с правилами CS-23 EASA.

В лаборатории водородно-электрических силовых установок в Тулузе воссозданы три репрезентативных канала, используя оборудование от трёх поставщиков топливных элементов общей мощностью 1200 киловатт. Кроме того, лаборатория оборудована для сжатия, заправки, хранения и использования водорода под давлением 700 бар с использованием баков типа IV, которые, по заявлению компании, могут быть безопасно масштабированы для эксплуатации.

Beyond Aero также сообщила о приобретении интеллектуальной собственности, лётных данных и активов Universal Hydrogen, которая была закрыта в середине 2024 года из-за нехватки денежных средств. Компания заявила, что теперь контролирует весь патентный портфель и компоненты испытательных стендов калифорнийской компании, включая электрические турбокомпрессоры. Было нанято несколько бывших инженеров Universal Hydrogen.

В число партнёров, участвующих в разработке двигательной установки, входят EKPO Fuel Cell Technologies, предоставившая платформу NM20 для преобразования энергии, и FEV Aerospace, которая помогла спроектировать систему топливных элементов. BrightLoop Converters предоставила

DC/DC-преобразователи, а AVO предоставила инфраструктуру испытательного центра для кампании TRL6.

Дочерняя компания Airbus Protect европейской аэрокосмической группы поддержала проект, предоставив услуги по анализу безопасности и сертификации, включая оценку функциональных опасностей и обоснование безопасности. Dassault Systèmes создала виртуальные двойники самолёта и силовой установки.

По данным компании Beyond Aero, основанной в декабре 2020 года, BYA-1 сможет перевозить шесть пассажиров на расстояние до 800 морских миль. Компания сообщила, что организовала визиты в Тулузу ряда потенциальных заказчиков самолёта.



Luxaviation сообщает об увеличении заправки SAF на 59%

Согласно своему последнему годовому отчету об устойчивом развитии, Luxaviation увеличила заправку SAF с 65932 литров в 2023 году до 105144 литров в 2024 году (59%). Помимо масштабирования использования SAF в своей глобальной сети, в отчете отмечается «значительный» прогресс Luxaviation в расширении границ отчетности, повышении качества данных и электрификации наземного оборудования.

Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, отметил: «Наше 60-летие в 2024 году стало

важной вехой – путешествием, определяемым неустанным стремлением к совершенству. Мы продолжаем развивать наше наследие, сохраняя верность своей идентичности и одновременно внедряя преобразования, необходимые для будущего авиации. Отчет об устойчивом развитии за этот год демонстрирует, как мы воплощаем в жизнь наше видение более устойчивой, ответственной и клиентоориентированной авиации».

ExecuJet, дочерняя компания Luxaviation Group, достигла 64%-ного прогресса в достижении сво-

ей цели – электрифицировать 65% наземного оборудования к 2027 году и достичь полной электрификации к 2030 году. ExecuJet France также стала первым FBO в группе, полностью электрифицировавшим свой парк наземного оборудования и предоставившим физический SAF на своем объекте в аэропорту Париж-Ле-Бурже.

В 2024 году Luxaviation интегрировала в свое приложение первый в отрасли калькулятор выбросов углерода – фирменный инструмент, позволяющий пользователям отслеживать и компенсировать воздействие на окружающую среду своих перелётов.

Группа компаний Luxaviation была отмечена престижной премией имени сэра Майкла Маршалла за устойчивое развитие в авиации. Группа также посвятила 4370 часов волонтерской деятельности и пожертвовала более 57000 евро на инициативы, соответствующие Целям устойчивого развития ООН.

Согласно отчету, в обучение сотрудников было инвестировано 8,4 млн евро, и теперь женщины занимают 31,7% руководящих должностей в организации.

Luxaviation также завершила приобретение Sky Valet FBO, Paragon Aviation и туристической компании La Fugue. Компания ExecuJet открыла частный терминал в международном аэропорту Аль-Мактум в Дубае. Кроме того, Luxaviation стала стратегическим партнером ForeFlight в сотрудничестве с Breakthrough Energy, поддерживая исследования и внедрение стратегий предотвращения инверсионных следов.



NBAA призывает FAA к подходу, ориентированному на безопасность, при разработке правил использования дронов

Национальная ассоциация деловой авиации США (NBAA) предоставила Федеральному авиационному управлению (FAA) и Управлению транспортной безопасности (TSA) свои комментарии по предлагаемым правилам использования дронов, заявив, что любые правила должны обеспечивать наивысший приоритет безопасности.

В части предлагаемых правил, касающейся FAA, будут разрешены определенные полёты беспилотных авиационных систем на малых высотах за пределами прямой видимости (BVLOS) без каких-либо исключений или изъятий, а также будут разработаны правила эксплуатации для доставки грузов с помощью БПЛА, сельского хозяйства, геодезии, общественной безопасности и лётных испытаний за вознаграждение или в аренду. Эти положения были изложены в недавно опубликованном уведомлении о предлагаемом нормотворчестве (NPRM).

Хайди Уильямс, вице-президент NBAA по управлению воздушным движением и инфраструктуре, заявила: «NBAA проявляет особый интерес к этому NPRM, поскольку многие наши члены, десятилетиями эксплуатировавшие пилотируемые воздушные суда, теперь включают БПЛА в свои планы миссий. Кроме того, некоторые компании-члены NBAA используют БПЛА исключительно для развития своего бизнеса».

Уильямс добавила, что ассоциация считает предлагаемое правило основополагающим для дальнейшей интеграции БПЛА и других перспективных технологий в Национальную систему воздушного пространства (NAS) и его важности для безопасно-

сти полётов, национальной безопасности и эксплуатационной эффективности.

«Однако члены NBAA разделяют ряд опасений, включая необходимость обеспечения электронной заметности или обмена данными о местоположении для всех воздушных судов в NAS», — сказала она. «Решения для обеспечения электронной заметности должны быть совместимы как с NAS, так и с соответствующими группами пользователей, а также должны учитывать современные и перспективные технологии».

«ADS-B — один, но не единственный способ достижения эффективной электронной заметности. Отраслевые стандарты могут быть использованы для определения подходящих способов достижения электронной заметности. Универсальное распре-

деление местоположения посредством электронной заметности для всех воздушных судов в NAS также устранил необходимость в сложных изменениях существующих правил преимущественного полёта, поскольку БПЛА будут просто обнаруживать и избегать все другие воздушные суда».

В Part 108 также изложены требования к лётной годности воздушных судов, которые будут выполнять полёты в соответствии с этими правилами. В своих комментариях NBAA высказалось за сохранение существующего процесса критериев принятия решений в качестве отраслевого стандарта лётной годности БПЛА, заявив: «Текущий процесс CMD, являющийся рабочим методом оценки лётной годности, способствовал очень высокому уровню безопасности и не должен быть отменён без обоснования».



AircraftPost добавляет функцию исторических данных о продажах бизнес-джетов

Сервис AircraftPost, входящий в группу AIN Media Group и предоставляющий данные по оценке и сделкам с подержанными бизнес-джетами, в качестве нового дополнения начал предлагать подписчикам доступ к историческим данным. Текущие подписки позволяют пользователям просматривать данные о сделках с бизнес-джетами за последние 6-12 месяцев, а опция исторических данных расширяет этот диапазон до 2018 года.

По данным AircraftPost, эти исторические данные расширяют возможности платформы, позволяя клиентам отслеживать динамику рынка с течением времени, выявлять долгосрочные тенденции и принимать более обоснованные решения. «Они преобразуют необработанные данные в содержательный контекст, позволяя пользователям лучше оценивать стоимость, предвидеть рыночные изменения и совершать сделки с большей уверенностью», — заявили в компании.

«AircraftPost всегда стремилась предоставлять своим клиентам точные, надёжные и информативные данные о воздушных судах», — заявила Джо-Энн Арруда, руководитель отдела данных AircraftPost-AIN Media Group. «Исторические данные — это дополнительный уровень ценности, который даёт нашим клиентам более широкий взгляд на вещи, не меняя того, что мы и так делаем лучше всего. С этой новой функцией мы предоставляем не только моментальный снимок текущего рынка, но и контекст его развития, что позволяет получать более глубокое понимание, проводить более точные оценки и принимать более стратегические решения».

«В AIN Media Group мы стремимся быть первым и последним словом в авиации, и приобретение AircraftPost в начале этого года приближает нас к достижению этой цели. С момента присоединения AircraftPost к семейству AIN Media мы прислушивались к нашим клиентам и рынку в целом, чтобы лучше понимать, какие проблемы мы можем ре-

шить с помощью наших данных», — добавил президент AIN Media Group Рубен Кемпенир. «Модуль исторических данных — прямой результат этих обсуждений и лишь одно из нескольких улучшений, которые вы можете ожидать от AircraftPost в ближайшие месяцы».

Historical Sales						
Classification	Manufacturer	Make/Model	Year range			
Long-Range ▾	All ▾	Gulfstream G550 ▾	All Years (2018-2025) ▾			
Year	Classification	Make/Model	Aircraft Sold	Avg Model Year	Avg Market Time	Avg Sale Price
2018	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	37	2009	174	\$21.0M
2019	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	40	2010	177	\$21.66M
2020	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	42	2009	245	\$16.69M
2021	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	56	2010	197	\$17.56M
2022	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	25	2012	90	\$24.73M
2023	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	47	2010	171	\$21.2M
2024	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	50	2011	192	\$19.97M
2025	Ultra-Long-Range	Gulfstream G550	38	2010	257	\$18.57M

ЕВАА и GAMA выступают против нового европейского налога на авиационное топливо

ЕВАА и GAMA совместно выступают против новых планов Еврокомиссии ввести налог на авиатопливо Jet A, используемое самолётами с количеством менее 19 мест как для коммерческих, так и для некоммерческих рейсов. Новый сбор является частью предложения по более широкой Директиве о налогообложении энергии (ETD), разработанной Европейским Союзом в прошлом месяце.

ЕВАА заявила, что налог составит 0,40 евро за литр топлива, что эквивалентно примерно \$1,74 за галлон США. Группа утверждает, что это фактически удвоит цену топлива для многих операторов.

«Что ещё более парадоксально, экологически чистое авиатопливо, используемое деловой авиацией, будет облагаться налогом по ставке 0,18 евро за литр, что противоречит цели ЕС сделать SAF бо-

лее доступным», — говорится в заявлении ЕВАА. «В то же время остальная часть авиационного сектора [т.е. операторы более крупных воздушных судов] получит 10-летнее освобождение от налога, а пересмотр будет запланирован только после этого срока. Этот рынок представляет собой явную и неоправданную дискриминацию в отношении деловой авиации».

Отраслевые группы деловой авиации предупредили лидеров государств-членов ЕС, что налог на топливо будет иметь негативные последствия для отрасли и, как следствие, для экономики и транспортной сети Европы. Ожидается, что голосование по предложению ETD состоится на заседании Совета по экономическим и финансовым вопросам Европейского Союза 13 ноября.

По данным ЕВАА, налог на Jet A является частью компромисса, предложенного правительством Дании, которое председательствует в Совете ЕС до декабря. 27 государств-членов ЕС поочередно председательствуют в Совете в течение шести месяцев, что дает им значительные возможности для внедрения поддерживаемых ими политических инициатив.

Официальные лица ЕВАА и GAMA, офисы которых находятся в Брюсселе, выражают свою обеспокоенность отдельным государствам-членам ЕС в надежде заблокировать налог на голосовании в ноябре. Они начали разъяснительную работу, направив письма в соответствующие правительственные департаменты каждой страны и организовав встречи с постоянными представителями государств-членов ЕС.



ИВАС участвовала в Ассамблее ИКАО самой многочисленной делегацией

Международный совет деловой авиации (ИВАС) направил свою самую многочисленную на сегодняшний день делегацию на 42-ю Ассамблею Международной организации гражданской авиации (ИКАО), завершившуюся в прошлую пятницу. Итогом работы стали резолюции, направленные на укрепление мер по обеспечению устойчивого развития, осуждение случаев спуфинга и расширение доступа к воздушному транспорту.

В заседании ИКАО приняли участие делегации из 192 государств-членов и 58 международных организаций для обсуждения вопросов устойчивого развития, безопасности полётов и других ключевых вопросов.

«Мировое сообщество деловой авиации приняло активное участие в этой Ассамблее, представив делегацию ИВАС, состоящую из 24 человек, — это

самая многочисленная делегация за всю историю нашей деятельности», — заявил генеральный директор ИВАС Курт Эдвардс. «Помимо достижения нашей цели по повышению авторитета деловой авиации на Ассамблее, мы успешно продвинули ряд вопросов безопасности, связанных с безопасностью полётов, в том числе привлекли внимание ИКАО к последствиям отслеживания полётов с использованием ADS-B для обеспечения безопасности и конфиденциальности».

Среди других направлений — работа над контролем утомляемости экипажа, стремление к достижению нулевого уровня выбросов к 2050 году и проблемы радиочастотных помех для спутниковой навигации. Кроме того, ассамблея уделила особое внимание позитивной культуре безопасности, кибербезопасности и сотрудничеству с отраслью и государствами-членами в определении сроков вступления в силу стандартов ИКАО.

Одним из результатов Ассамблеи стало одобрение Глобальной рамочной программы ИКАО по производству устойчивого авиационного топлива, низкоуглеродного авиационного топлива и других более чистых источников энергии, а также коллективной цели по сокращению выбросов CO₂ на 5% к 2030 году.

Ассамблея призвала к полномасштабному развёртыванию центра ICAO Finvest Hub для связи проектов по декарбонизации с государственными и частными инвесторами и подтвердила свою приверженность рыночной системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (Corsia).



Рынок перевозок бизнес-авиацией к 2034 году достигнет \$173,99 млрд

По данным Polaris Market Research, мировой рынок перевозок бизнес-джетами к 2034 году достигнет объёма \$173,99 млрд и среднегодового темпа роста (CAGR) в 6,2%. Исследователи утверждают, что рост рынка бизнес-джетов, оценивавшегося в прошлом году в \$95,57 млрд, будет обусловлен растущим спросом на частную авиацию, ростом мирового благосостояния, расширением потребностей в корпоративных поездках, развитием авиационных технологий и развитием авиационной инфраструктуры на развивающихся рынках.

«Ключевым фактором, способствующим росту, является состоятельное население и глобализация бизнеса по всему миру, что требует быстрой и доступной логистики для руководителей», — отмечают исследователи. «Другими важными факторами роста являются технологические инновации, которые приводят к созданию экономичных самолётов с большей дальностью полёта, большим пространством салона и передовой авионикой, что повышает общий спрос и проникновение на рынок». Кроме того, растущее распространение схем долевого

владения самолётами и карточных программ, как утверждается, расширило доступ к услугам частной авиации, упростив его для компаний и людей, которые обычно не стали бы владеть самолётами полностью.

В отчёте цитируется Бюро экономического анализа США, которое сообщает, что в 2023 году доходы населения в столичной части страны выросли на 6% после роста на 3,2% в 2022 году. «Этот устойчивый рост доходов населения создает прочную экономическую основу для более широкого внедрения услуг частных авиаперевозок», — говорится в отчёте. «Рост благосостояния приводит к расширению клиентской базы и повышению спроса на приобретение бизнес-джетов и чартерные услуги, что существенно влияет на общий размер и рост сектора бизнес-джетов».

Ожидается, что сегмент средних бизнес-джетов будет занимать значительную долю выручки в прогнозируемый период. Исследователи связывают это с универсальностью эксплуатационного профиля этих самолётов, с точки зрения дальности полёта и количества пассажиров, что, по их мнению, максимально повышает эксплуатационную эффективность.

Ожидается, что сегмент лёгких бизнес-джетов будет расти самыми быстрыми темпами среднегодового роста. Это объясняется увеличением долевого владения, карточными программами и другими услугами, способствующими частным путешествиям. Согласно отчёту, новые модели известны своей повышенной топливной



экономичностью, а использование современной авионики также привлекает клиентов, стремящихся к эффективным перелётам на короткие и средние расстояния.

Северная Америка по-прежнему занимает наибольшую долю рынка бизнес-джетов, что обусловлено, главным образом, преобладанием передовой корпоративной культуры, ориентированной на управление временем. Однако высокоразвитая авиационная инфраструктура также, как утверждается, способствует эффективному использованию бизнес-джетов в регионе.

Ожидается, что Азиатско-Тихоокеанский регион продемонстрирует самые высокие темпы роста в течение рассматриваемого периода. Это будет обусловлено быстрым экономическим ростом в ряде стран, ростом количества сверхбогатых людей и увеличением объёма международного бизнеса в регионе.

В отчёте также рассматривается влияние искусственного интеллекта (ИИ) на рынок бизнес-джетов. Системы ИИ позволяют осуществлять мониторинг эксплуатации бизнес-джетов в режиме реального времени, что помогает заранее прогнозировать отказы компонентов, сокращая время простоя и повышая эксплуатационную эффективность. «Системы ИИ стимулируют спрос на передовые цифровые решения для ТОиР, создавая новые источники дохода для компаний деловой авиации», — говорится в отчёте.

Операторы также могут использовать ИИ для персонализации услуг на борту, включая развлечения

и расширенные возможности подключения с учётом предпочтений пассажиров, а также для оптимизации планирования, прогнозирования рынка и решения других задач.

По мнению авторов отчёта: «В эпоху мгновенного прогресса, когда время — самый ценный товар, бизнес-джеты больше не роскошь; они — стратеги-

ческий успех. Благодаря беспрецедентной гибкости, маневренности и секретности эти самолёты произвели революцию в сфере мобильности руководителей, предпринимателей и организаций. Будь то заключение многомиллионных соглашений на удалённых континентах или оптимизация плотного графика, бизнес-джет максимально эффективно использует каждую минуту».



Argus: Северная Америка – движущая сила глобального роста трафика

Согласно последнему отчету Argus International TraQpak, в сентябре активность бизнес-авиации во всём мире выросла на 7,2%, так как в Северной Америке зафиксирован самый большой месячный прирост (не считая первоначального бума, вызванного COVID-19) с сентября 2015 года. В Северной Америке трафик увеличился на 7,5% в годовом исчислении, а в Европе отмечен пятый месяц подряд положительный рост – на 2,5%.

Argus ожидает, что эта динамика сохранится в текущем месяце, но в Северной Америке темпы роста будут более умеренными. Компания прогнозирует в Северной Америке рост на 0,7% в годовом

исчислении в октябре, а в Европе прирост на 4,4%.

За исключением периода, вызванного COVID-19, предыдущий самый большой прирост в годовом исчислении в Северной Америке наблюдался в феврале 2016 года и декабре 2019 года, в обоих случаях объем перевозок увеличился на 6,9%.

В сентябре все категории операций в Северной Америке продемонстрировали положительную динамику, лидером которой вновь стали долевые рейсы (+13,2%). Активность Part 135 выросла на 7,3%, а Part 91 – на 5,4%. Все категории воздушных судов также продемонстрировали рост: лёгкие дже-

ты лидировали с ростом на 8,3%, за ними следовали средние бизнес-джеты (+8,2%), турбовинтовые (+7%) и крупногабаритные самолёты (+5,6%).

С учётом как размера салона, так и объёма операций, в сентябре активность в сегменте крупноразмерных долевых бизнес-джетов резко выросла на 20,7%, а трафик лёгких долевых самолётов увеличился на 19,3%. Только один сегмент снизился в годовом исчислении – полёты крупногабаритных джетов по Part 135 снизились на 0,4%.

В то же время в Европе в сентябре лидировали крупногабаритные самолёты с ростом на 7,3%, за ними следовали средние (+3,5%). Однако активность в сегменте лёгких джетов и турбовинтовых самолётов в этом месяце снизилась на 1% и 0,6% соответственно.

В остальном мире активность в прошлом месяце выросла на 11,4% в годовом исчислении, в основном за счёт сегмента лёгких бизнес-джетов, где рост составил 21,9%.

«Уровень активности в сентябре значительно превзошёл ожидания, что является тенденцией последнего времени. Мы наблюдаем высокий спрос практически по всем направлениям», — заявил Трэвис Кун, старший вице-президент Argus. «Мы наблюдаем небольшое снижение активности крупноразмерных джетов по Part 135, и новый рост в Part 91 станет сегментом, за которым стоит следить, учитывая все трудности последних нескольких лет. В целом, это отличная возможность для нас в преддверии традиционно самого успешного месяца в календаре деловой авиации».



FAA одобрило VR-симулятор Airbus H125 от Loft Dynamics на Уровне 7

Компания Loft Dynamics, мировой лидер в области лётной подготовки с использованием виртуальной реальности (VR), объявила, что её тренажёр Airbus H125 прошёл сертификацию FAA по Уровню 7 — наивысшему стандарту точности для лётных тренажёров (FTD).

Квалификация, проведённая в Университете Маршалла, делает его первым вузом США, включившим в свою программу подготовки гражданских специалистов лётный симулятор виртуальной реальности (VR), одобренный FAA. Это достижение

свидетельствует о смене парадигмы в подготовке пилотов: теперь карьера может начинаться в высокоточной виртуальной реальности, перенося критически важное обучение с полётов на воздушных судах в более безопасную, доступную и реалистичную среду.

«Когда EASA впервые сертифицировала наш VR-симулятор в 2021 году, а затем FAA в 2024 году, это стало прорывом для отрасли — впервые было доказано, что VR-технология с полным погружением может соответствовать нормативным стандартам»,

— сказал Фаби Ризен, основатель и генеральный директор Loft Dynamics. «Теперь Уровень 7 расширяет эту основу, и что особенно значимо — то, как это применяется: внедрение одобренной FAA VR на университетском уровне в качестве нового плана подготовки пилотов. Объединяя передовые VR-симуляторы с необходимым обучением в полёте на воздушном судне, мы можем повысить безопасность, расширить доступ и заложить более прочную основу для пилотов с первого урока до выхода на пенсию. Этот важный этап показывает, чего можно достичь, когда вся авиационная экосистема — новаторы, учебные заведения, регулирующие органы и производители оригинального оборудования — объединяется, чтобы использовать инновации как способ решения давних проблем и повышения стандартов подготовки пилотов во всем мире».

Почему важна квалификация FAA Уровня 7? Квалификация FAA Уровня 7 признана настолько реалистичной, что практически весь курс подготовки пилотов можно пройти на симуляторе. В отличие от традиционных тренажёров, технология виртуальной реальности Loft Dynamics обеспечивает полное погружение, позволяя пилотам развивать основные компетенции более доступным, экономичным и масштабируемым способом. С этой квалификацией пилоты могут пройти обучение от первых частных уроков пилотирования до коммерческих рейтингов, оценки по приборам и транспортному рейтингу, а также периодические проверки и специализированное обучение — и всё это на одном устройстве. Это означает, что от 80% до 95% требуемых часов теперь переходят в виртуальную реальность.



Успехи Vista в Японии

В первой половине 2025 года авиакомпания VistaJet продемонстрировала рост своей программы на 22% в годовом исчислении, а Япония установила рекорд как самый быстрорастущий регион, достигнув 50-процентного роста, подтвердив, что она является ключевым рынком.

По данным аналитической компании WingX, доля Vista в общем объеме международных рейсов деловой авиации Японии составляет 52%. Токио остаётся главным международным аэропортом Японии с наибольшим трафиком, за ним следуют Осака и Хоккайдо. Значительный рост наблюдается в Нахе и Осаке: в первой половине 2025 года трафик VistaJet вырос на 55 и 45% в годовом исчислении соответственно.

Иэн Мур, коммерческий директор Vista, отмечает: «Одним из ключевых факторов высокого спроса является то, что эти города обслуживают как де-

ловые, так и туристические направления. Осака — крупный торговый центр, а также обеспечивает удобный доступ к Киото. Наха — деловая столица Окинавы, и сам остров остаётся очень популярным туристическим направлением. Мы также наблюдаем чёткую тенденцию среди предпринимателей и руководителей высшего звена к «туризму» — совмещению рабочих обязанностей с отпуском. Особенно для состоятельных людей грань между работой и личной жизнью становится всё более размытой, поскольку они часто путешествуют с членами семьи».

ХО, входящая в Vista, — это глобальная сеть частной авиации, предоставляющая гибкий, эффективный и мгновенный доступ к более чем 2000 воздушных судов по всему миру. Компания гарантирует наличие подходящего воздушного судна для каждого частного рейса во всех классах обслуживания, от коротких внутренних перелётов

до международных многосекционных маршрутов. Хотя Северная Америка остается ведущим рынком для бренда, количество международных рейсов, забронированных в Японии через ХО, выросло почти на 40% в 2024 году. Этот впечатляющий рост подчеркивает растущий спрос на прозрачные и гибкие решения для частной авиации как на развивающихся, так и на сложившихся рынках.

Кристал Вонг, президент Vista в Азиатско-Тихоокеанском регионе, отмечает: «Мы наблюдаем растущий спрос со стороны клиентов из Азии, которые ищут гибкие решения для мгновенного бронирования авиабилетов. Через приложение ХО японские клиенты могут бронировать и подтверждать свои рейсы, получая информацию о ценах в режиме реального времени. Это самый простой и гибкий способ начать летать частными авиалиниями».

В первой половине 2025 года число участников программы VistaJet выросло на 22% в годовом исчислении, а Япония установила рекорд как самый быстрорастущий регион, достигнув роста на 50%, что свидетельствует о том, что страна является ключевым рынком для Vista.

Эти показатели обусловлены устойчивым экономическим ростом Японии. В условиях меняющейся геополитической обстановки Vista осознает важность построения долгосрочных отношений как на региональном, так и на глобальном уровне. Япония, как страна, ориентированная на внешние рынки, и региональная сверхдержава, представляет собой привлекательное предложение для международного сотрудничества.



В Баку построят новый FBO

Компания Silk Way AFEZCO, входящая в группу Silk Way Group, объявила о партнерстве с ExecuJet, входящей в группу Luxaviation Group, одного из крупнейших в мире операторов деловых самолётов и вертолётот. Это партнёрство объединяет два важных направления развития деловой авиации в Азербайджане.

Компании Silk Way AFEZCO и ExecuJet совместно разработают и реализуют проект FBO нового по-

коления в новом международном аэропорту Алят, стратегически расположенном к югу от Баку.

Параллельно стороны подписали соглашение об управлении нового бизнес-джета Gulfstream G500 компании Silk Way AFEZCO, что ознаменовало выход Luxaviation Group на азербайджанский рынок с первым в стране самолётом такого типа.

Сотрудничество также включает Меморандум о

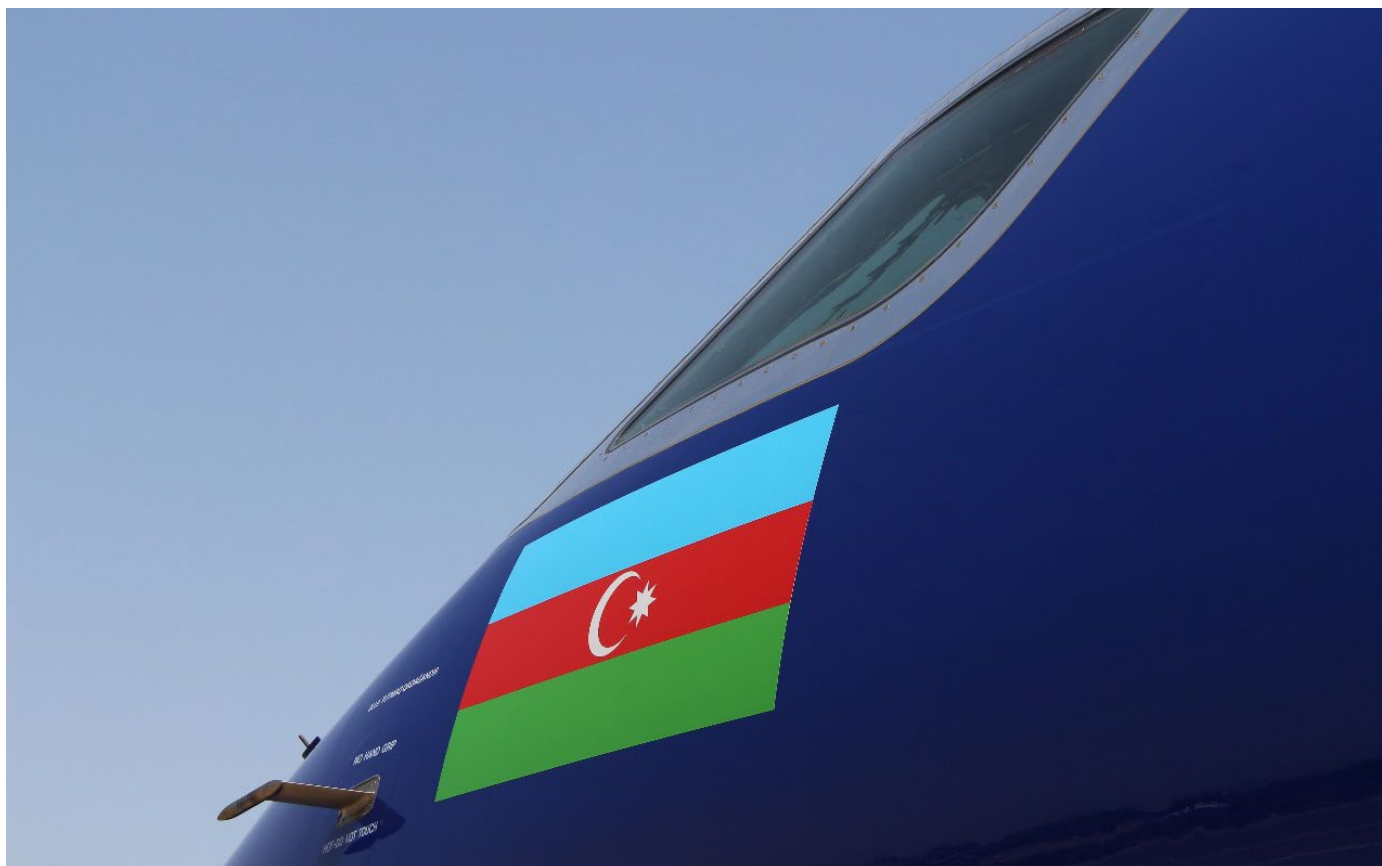
взаимопонимании (МОВ) по созданию совместного предприятия в Алятской свободной экономической зоне (АСЭЗ). Целью предприятия является создание комплексного центра авиационных услуг, укрепляющего позиции Азербайджана как стратегического шлюза между Европой, Азией и Ближним Востоком.

Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, отметил, что это важное партнёрство для Luxaviation и ExecuJet в рамках расширения на азербайджанский рынок. «Объединяя богатый региональный опыт Silk Way AFEZCO с нашим глобальным опытом в сфере премиальных услуг FBO и управления воздушными судами, мы устанавливаем новые стандарты качества, эффективности и обслуживания клиентов в Каспийском регионе».

Джавад Дбила, генеральный директор Silk Way AFEZCO, добавляет: «FBO в Международном аэропорту Алят и совместное предприятие в АСЭЗ обеспечат непревзойденный уровень обслуживания как для операторов, так и для пассажиров. Наряду с внедрением нашего нового самолёта Gulfstream G500 под управлением ExecuJet, мы инвестируем в будущее авиации нашей страны».

Соглашение об управлении воздушными судами обеспечивает комплексную поддержку Gulfstream G500 компании Silk Way AFEZCO, включая эксплуатацию, планирование полётов, контроль технического обслуживания и управление экипажем.

Строительство FBO международного аэропорта Алят, как ожидается, начнётся в конце 2025 года, а открытие — в начале 2027 года.

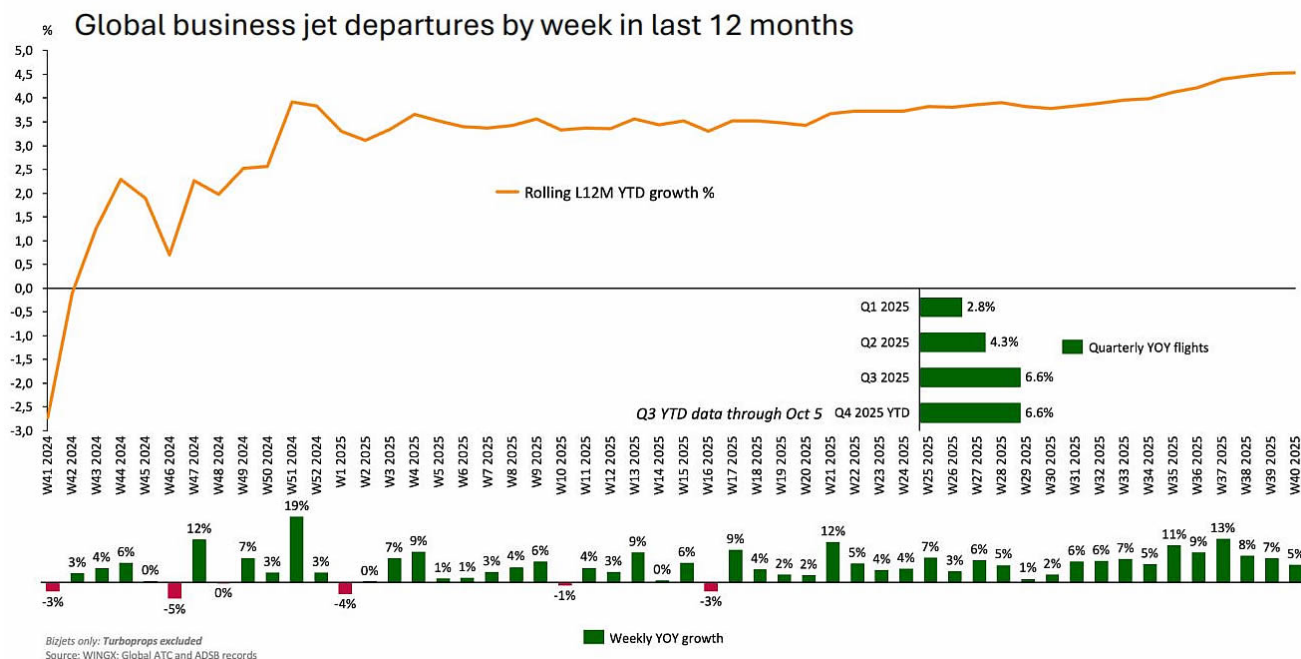


За последние 4 недели трафик бизнес-джетов вырос на рекордные 8%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 40-й неделе (с 29 сентября по 5 октября) активность бизнес-джетов во всём мире достигла 75651 рейса, что на 5% меньше, чем на предыдущей, 39-й неделе, но на 5% больше, чем на 40-й неделе 2024 года. За последние четыре недели (37-40 недели) глобальная активность бизнес-джетов составила 314000 вылетов, что на 8% больше, чем за тот же период прошлого года.

Серия продолжается – 24 недели роста подряд в годовом исчислении. Из 40 недель 2025 года, 37 недель показали рост, причём наибольший скачок в 13% произошёл на 37-й неделе, а наибольшее падение, всего на 3%, наблюдалось на 16-й неделе.

В третьем квартале 2025 года побиты рекорды, выполнено более 1 млн рейсов, и он стал самым загруженным кварталом за всю историю наблюдений WINGX, увеличившись на 6,6% по сравнению с третьим кварталом 2024 года и на целых 33% по сравнению с третьим кварталом 2019 года, когда было выполнено 750000 рейсов.



Количество рейсов бизнес-джетов по неделям за последние 12 месяцев

Долевые операторы способствовали росту, увеличив трафик в третьем квартале на 12%. Все 10 ведущих провайдеров долевого владения продемонстрировали рост по сравнению с прошлым годом, при этом на NetJets пришлось 57% долевого трафика с ростом на 14%. Среди других лидеров: Flexjet (+19%), Executive AirShare (+9%), Planesense (+23%) и JetFly Aviation (+10%). Теперь на долевого владения приходится 19% от общего объема активности бизнес-джетов.

Чартерные перевозки значительно отставали, увеличившись всего на 0,7% по сравнению с прошлым годом. Один из ярких моментов: ведущий чартерный оператор flyExclusive продемонстрировал рост на 13% в годовом исчислении.

За исключением долевого и чартерного сегментов, тенденции в третьем квартале были отрицательными. Объем полётов воздушных судов под управлением снизился на 1,5%, частные рейсы сократились на 0,9%, а корпоративные лётные отделы – на 5,7%.

Анализ региональной эффективности

Северная Америка: устойчивый рост на 4% с сильной четырёхнедельной динамикой

На североамериканском рынке на 40-й неделе 2025 года выполнено 53357 рейсов, что на 4% больше по сравнению с той же неделей 2024 года. В США эта тенденция повторилась: рост на 4% и 51523 рейса. Среди ключевых штатов наблюдались различные тенденции: в Техасе рост составил 7%, в Калифорнии – 4%, а во Флориде – 2%.

Четырёхнедельный тренд в Северной Америке демонстрирует более выраженную динамику, опережая

аналогичный показатель 2024 года на 9%. Три крупнейших штата являются движущей силой. За последние четыре недели Флорида и Техас выросли на 8%, а Калифорния — на 7%, что в совокупности обеспечило высокие показатели Северной Америки за четыре недели.

Канада переживает прорывной год. В третьем квартале 2025 года было выполнено более 26000

рейсов бизнес-джетов, что стало самым загруженным третьим кварталом за всю историю наблюдений и более чем на 50% превышен показатель третьего квартала 2019 года.

Европа: Великобритания и Германия лидируют с ростом на 9%

На 40-й неделе европейский рынок превзошёл об-

щемировую тенденцию, количество рейсов выросло на 6% по сравнению с той же неделей прошлого года. Лидерами роста в Европе стали Великобритания и Германия, обе страны зафиксировали заметное увеличение количества рейсов по сравнению с прошлым годом — на 9%.

Рост в Швейцарии и Италии оказался ниже общеевропейского тренда, на 2% и 3% соответственно, в то время как во Франции наблюдалась стагнация. За последние четыре недели общее количество рейсов в Европе превысило 50000, что отражает скромный рост на 3%.

Увеличение трафика в Великобритании и Германии на прошлой неделе на 9% стало существенным улучшением по сравнению с их прошлогодними тенденциями в +1,5% и -6,3% соответственно.

Остальной мир: Южная Америка выросла на 28% в годовом исчислении

На 40-й неделе наблюдалось значительное увеличение активности бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы. Южная Америка вновь стала лидером, превзойдя развитые рынки, с ростом объёма полётов на 28% в годовом исчислении. Африка показала второй по величине рост среди остальных регионов мира (+23%), в то время как активность на Ближнем Востоке увеличилась на 15%, а в Азии — на 10%. Эти тенденции сопоставимы с темпами роста с начала года: +9,5%, +13,8%, +7,0% и +2,1% для этих четырёх регионов соответственно.



Анализ текущих событий

По оценкам компании WINGX, ежедневно 2000 пассажиров SkyWest рискуют лишиться обслуживания в случае прекращения финансирования программы Essential Air Service.

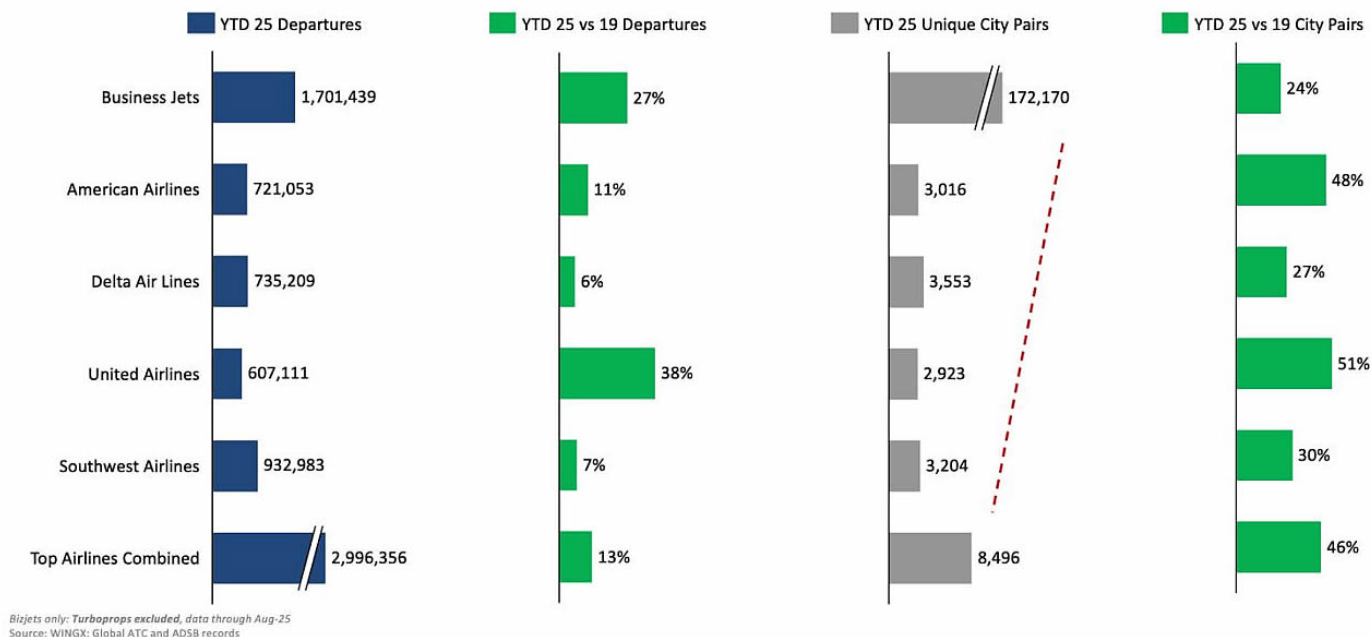
Администрация Трампа объявила, что финансирование программы Essential Air Service (EAS)

прекратится в воскресенье, 12 октября, в связи с продолжающимся шатдауном правительства. Программа субсидирует коммерческие авиаперевозки в 65 населённых пунктах Аляски и 112 населённых пунктах в других 49 штатах и Пуэрто-Рико, которые в противном случае могут остаться без регулярного авиасообщения. Среди 28 участвующих авиакомпаний SkyWest Airlines занимает лидирующие позиции с годовым государственным финан-

сированием в размере \$195,8 млн, обслуживая 36 населённых пунктов по всей стране.

SkyWest выполняет эти маршруты под своими региональными брендами: Delta Connection, United Express и American Eagle. Анализ активности в 36 населённых пунктах Восточного побережья США (EAS), обслуживаемых SkyWest, проведенный WINGX, показывает, что авиакомпания выполнила 23084 рейса, соединив 212 пар городов. По данным WINGX, это составляет примерно 436 ежедневных рейсов или около 62 ежедневных рейсов из этих населённых пунктов. Большинство этих рейсов выполняются небольшими региональными самолётами в компоновке от 30 до 50 кресел. По консервативной оценке, потеря этих 62 ежедневных рейсов SkyWest EAS затронет примерно 1860 пассажиров в день, которым потребуются альтернативные варианты транспорта из их населённых пунктов.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «В последние недели мы наблюдаем всплеск спроса на бизнес-джеты, которого мы не видели со времен пандемии. Наиболее явной характеристикой этого являются долевые полёты: пять крупнейших долевых операторов в этом году выполнили на 12% больше рейсов по сравнению с прошлым годом. Ухудшение связности региональными авиаперевозчиками США может подтолкнуть в ближайшие месяцы большее количество пользователей к переходу на частную авиацию».



Уникальные стыковочные рейсы между городами, выполняемые деловой авиацией, в отличие от рейсов крупных авиаперевозчиков. Рейсы деловой авиации США обеспечивают в 20 раз больше уникальных пар городов, чем рейсы крупных регулярных авиакомпаний США

Лидеры европейской бизнес-авиации реально оценивают проблемы

Три недели назад лидеры европейской бизнес-авиации, от Афин на Востоке до Лиссабона на Западе, собрались в швейцарском Базеле на первый саммит AIN лидеров корпоративной авиации в Европе (CALS Europe). Агентство AIN проводит эти мероприятия уже пару лет, и сказать, что условия, с которыми сталкиваются операторы по обе стороны Атлантики, различаются, было бы преуменьшением, пишет в колонке AINsight управляющий редактор AIN Media Group Чарльз Оллок.

Во-первых, все старшие пилоты и менеджеры, присутствовавшие на CALS Europe, за исключением



одного, не работали в традиционном корпоративном лётном отделе, как это обычно бывает на наших мероприятиях в США. Большинство из них были из компаний, занимающихся управлением воздушными судами и чартерными перевозками, и в ходе обсуждений сразу стало очевидно, насколько находчивыми и предприимчивыми им нужно быть, чтобы преуспеть на этом очень сложном рынке.

Многие из участников имели за плечами многолетний опыт работы, в течение которого им приходилось отвечать за самые разные типы самолётов. Они рассказывали потрясающие — и совершенно неофициальные — истории о невероятном множестве клиентов, которым они оказывали услуги, включая королей, принцев, герцогинь и мировых лидеров.

А ещё есть сама Европа с её, по большей части, отстающей от среднего уровня экономикой и тревожной нестабильностью на её границах. За неделю до CALS Europe российские беспилотники вторглись в воздушное пространство Польши (это мнение автора, так как власти Польши отказались от участия России в расследовании этого инцидента, прим. BizavNews), что привело к закрытию четырёх аэропортов, а на следующей неделе аналогичные угрозы безопасности возникли в Дании и Норвегии. Эти и многие другие угрозы, включая спуфинг GPS, обсуждались в ходе круглого стола по вопросам безопасности, который входил в повестку CALS.

Но европейские специалисты деловой авиации, по-

хоже, восприняли угрозу Третьей мировой войны спокойно, возможно потому, что чувствуют, что у них нет другого выбора, кроме как быть флегматичными. Или потому, что их кожа загрубела за годы работы в сложной и требовательной европейской нормативной среде.

Меня поразило то, как спокойно они справляются с множеством нормативных «гордиевых узлов» и невероятно сложными обязательствами, такими как требования Европейского Союза ReFuelEU к использованию устойчивого авиационного топлива. Со всего континента мы слышали инсайдерские лайфхаки и обходные пути, которые сопровождались смехом и закатывающимися взглядами в адрес европейских политиков и регулирующих органов.

Мне посчастливилось модерировать круглый стол, посвящённый подбору персонала и развитию навыков. Не всё, что я услышал, соответствовало моим предубеждениям, что было приятно. А красноречие делегатов, почти все из которых говорили на английском как на втором или третьем языке, было поистине впечатляющим.

В целом, европейский сектор деловой авиации по-прежнему страдает от дефицита квалифицированных лётных экипажей и вспомогательного персонала, характерного и для Северной Америки. У меня сложилось впечатление, что на моей стороне океана [прим. AIN: Чарльз живёт в Лондоне] проблема со специалистами по техническому обслуживанию стоит острее, чем с пилотами, но картина, безусловно, неоднозначная, и многие делегаты

говорили о «нехватке квалифицированных кадров, сдерживающей рост отрасли».

Эксперты, работающие на передовой в разных странах, объяснили, что проблема заключается не только в меньшем количестве желающих работать в деловой авиации, хотя это тоже часть проблемы. Один из ответственных менеджеров САМО отметил, что процесс обучения для получения лицензий на техническое обслуживание В1 и В2 хронологически устарел и не соответствует общей образовательной среде. Он призвал регулирующие органы проявить большую гибкость, чтобы сохранить как безопасность, так и конкурентоспособность европейской отрасли.

Я предполагал, что услышу истории о том, как пилоты могут сами назначать себе зарплату из-за высокого спроса, хотя на самом деле это, похоже, больше касается специалистов по техническому обслуживанию. Один старший капитан рассказал, что около 600 пилотов деловой авиации потеряли работу непосредственно в результате начала СВО на Украине (*автор говорит «вторжение Владимира Путина на Украину», прим BizavNews*), которое привело к приостановке полётов 200 или более российских самолётов. По его мнению, как минимум столько же рабочих мест было потеряно на рынке США среди пилотов-экспатриантов, но разница заключалась в том, что большинство этих людей могли легко вернуться домой и найти другую работу.

Обсуждение также затронуло необходимость того, чтобы работодатели предлагали нечто большее, чем просто щедрые зарплаты. Всё чаще потенци-

альные сотрудники [и да, термин «миллениалы» упоминался не раз] стремятся к желаемому балансу между работой и личной жизнью и графику, учитывающему интересы семьи. Также обсуждалось, насколько дорого стало для операторов и владельцев воздушных судов содержать пилотов с допусками на несколько типов.

Среди других тем, которые мы обсуждали на кру-

глых столах, были искусственный интеллект, кибербезопасность, разрешения, операции в третьих странах и устойчивое развитие. Неделя CALS Егоре стала одной из самых познавательных за более чем 30 лет моей журналистской работы в этой отрасли. Жаль, что согласно правилу «Чатемхауса», которое делает эти обсуждения такими реальными, я не могу называть имена или раскрывать подробности.



Skyruse представляет универсального бортового ИИ-помощника «Skylar»

Компания Skeyruse, лидер в области автоматизации полётов и упрощения управления полётом в авиации, объявила о запуске Skylar — своего искусственного интеллекта, который упрощает связь, навигацию и эксплуатацию воздушных судов для повышения безопасности и эффективности.

Skylar — это искусственный интеллект (ИИ), интегрированной в SkyOS, аппаратно-программную

систему, независимую от типа воздушного судна. Skylar предоставляет пилотам больше контроля, упрощая управление воздушным судном во время полёта. Skylar может получать доступ к данным SkyOS, которая управляет всеми системами управления полётом, позиционированием, двигателями и воздушным судном. Skylar, как и все продукты Skeyruse, разработан собственными силами компании.



Skylar — это постоянно работающий в полёте помощник, разработанный для снижения нагрузки. Он оказывает поддержку на каждом этапе полёта: от предполётного планирования до запуска, выполнения операций в полёте и завершения полёта.

Возможности Skylar включают:

Интеллектуальная поддержка связи: Skylar автоматически прослушивает, расшифровывает и интерпретирует сообщения ATIS и УВД (включая уведомления пилотам (NOTAM), прогнозы погоды и любые дополнительные опасности или комментарии) для большей ясности и контекста. Skylar ведёт журнал сообщений УВД, а также предлагает варианты ответа на них, исходя из текущего состояния воздушного судна и предполагаемых действий. Анализируя сообщения УВД, Skylar предоставляет пилотам возможность управлять воздушным судном, следуя указаниям УВД, с помощью функции автоматического управления полётом SkyOS. Например, если УВД дает команду «набрать высоту 3000 футов», пилот может начать набор высоты 3000 футов одним движением пальца.

Активный мониторинг движения воздушных судов: Skylar отслеживает воздушные суда, идентифицированные в ADS-B, обеспечивая оптимальную навигацию пилота и повышая ситуационную осведомленность в воздушном пространстве с интенсивным движением.

Улучшенное построение и хранение планов полётов: Skylar, основанный на данных о погоде в реальном времени и данных мониторинга воздуш-

ного движения с помощью ADS-B (автоматическое зависящее наблюдение – вещания), предоставляет пилотам оптимизированные планы полёта для построения и хранения. Минимизируя количество переменных, которые пилотам приходится отслеживать и обрабатывать вручную, Skylar обеспечивает информированную маршрутизацию и планирование, предоставляя возможности, ранее недоступные в авиации.

Автоматизация чек-листов: Получая доступ к данным SkyOS об оборудовании воздушного судна, Skylar предупреждает пилотов о любых системных сбоях или отклонениях в ходе предполётных и послеполётных проверок. В отличие от традиционных ручных контрольных списков, Skylar обеспечивает прямой доступ к оборудованию, упрощая предполётные и послеполётные процессы, используя данные о предыдущих полётах и данные о парке воздушных судов в режиме реального времени. Эта комбинация предоставляет пилотам критически важную информацию, позволяющую гарантировать постоянную готовность воздушного судна к следующему полёту.

Оптимизация маршрута и расчёт расхода топлива: Skylar использует погодные данные и расчетную скорость в соответствии с планом полёта для расчёта расхода топлива до пункта назначения, обеспечивая оптимальный маршрут с точки зрения скорости, топливной экономичности и/или максимально плавного полёта. Исходя из предполагаемого расхода топлива до пункта назначения, Skylar может оценить безопасность полёта по

маршруту и помочь определить близость других аэропортов, если пилоту неожиданно потребуется посадка в другом месте.

Мониторинг погоды и оповещение в режиме реального времени: Skylar проверяет погодные явления SIGMET (важную метеорологическую информацию) по маршруту воздушного судна, чтобы предупреждать пилотов о любых неблагоприятных погодных условиях, включая высоту обледенения или условия полёта по приборам (IFR). Skylar проверяет погоду в аэропортах вылета, прибытия и близлежащих аэропортах по маршруту воздушного судна, используя прогнозы TAF (зона аэродрома) и метеорологические сводки METAR (метеорологические сводки по аэродрому). Skylar также упрощает составление отчётов пилотов PIREP (докладов пилотов) о фактических погодных условиях в полёте, извлекая необходимые данные и предоставляя рекомендации для отправки в службу управления полётами или диспетчерскую службу.

Подключение оборудования и ориентированный на пилота дизайн: Skylar упрощает управление полётом, централизуя управление воздушным судном, навигацию и связь. Благодаря подключению SkyOS к оборудованию воздушного судна, включая полный набор датчиков, трёхкратное резервирование компьютеров управления полётом и исполнительных механизмов, Skylar предоставляет пилотам информацию о состоянии воздушного судна в режиме реального времени для принятия точных решений с учётом контекста.

По оценкам Федерального авиационного управления США (FAA), до 80% авиационных инцидентов связаны с человеческим фактором, а проблемы со связью являются одной из причин большинства авиационных происшествий. В отличие от традиционных бортовых приборов, предоставляющих фрагментарную информацию, Skylar непрерывно обрабатывает полётные данные, условия окружающей среды и сообщения, предоставляя пилотам чёткие, контекстные указания в нужный момент. Система выполняет все необходимые функции: от обнаружения отклонений в работе до мгновенного анализа ситуации. Skylar разработана для универсальной совместимости с вертолётами и самолётами и может быть интегрирована в коммерческие, частные, военные и аварийно-спасательные парки.

Skylar — это ИИ-помощник пилота, интегрированный в SkyOS, универсальную систему управления полётом, работающую на основе детерминированного ИИ. Детерминированные экспертные системы ИИ, такие как SkyOS, работают по заданному набору правил и создаются на основе данных, полученных от лучших экспертов в своей категории. Детерминированная экспертная система ИИ разработана для обеспечения предсказуемости и согласованности, каждый раз генерируя одинаковый результат при одних и тех же входных данных. Skylar добавляет в SkyOS расширенную языковую модель (LLM), предоставляя пилоту доступ к данным, которые можно использовать для повышения безопасности и эффективности полётов. Используя ИИ в качестве координатора доверенных данных и систем, Skylar призван повысить надёжность и безопасность.

«Вологодское Авиационное Предприятие»: Летали, летаем и будем летать

Знакомьтесь – **Юлия Васильевна Мецлер**, генеральный директор АО «Вологодское авиационное предприятие». Свой трудовой путь в гражданской авиации Юлия Васильевна начала в 2021 г. с Архангельского объединённого авиаотряда, где работала на руководящих должностях. С августа 2024 г. Юлия Васильевна – генеральный директор Вологодского авиационного предприятия. Под её руководством за короткое время был завершён ремонт здания аэровокзала, открытие которого состоялось в конце декабря прошлого года, а в настоящее время идёт активная подготовка к грандиозной реконструкции самого аэропорта, удлинению его взлётно-посадочной полосы

и строительству нового здания пассажирского терминала. При Юлии Васильевне находящиеся в эксплуатации самолёты Як-40 обрели свой новый фирменный стиль с красной ливреей, а лётный состав начал пополняться молодыми пилотами. Вдохновляющий пример профессионализма Юлии Васильевны напоминает нам о том, что в каждой сфере деятельности, даже традиционно мужской, есть место для женщин, обладающих уникальными талантами и лидерскими качествами.

Сегодня Юлия Васильевна Мецлер любезно согласилась ответить на вопросы BizavNews и рассказать о работе компании и планах на будущее.



Юлия Васильевна, за последние 12 месяцев «Вологодское авиационное предприятие» стало чуть ли не главным ньюсмейкером на российском рынке региональной авиации, а для ценителей авиации и настоящей Меккой. Этому есть свои объяснения – уникальный парк и исторический аэропорт привлекают внимание, как журналистов, так и гостей Вологодской области. А что с производственными показателями? Удалось ли нарастить пассажирооборот за прошедший год?

Дмитрий, я очень признательна Вам за возможность рассказать о «Вологодском авиапредприятии». Нам удалось сохранить единственный в России типовой советский терминал, а используемые самолёты Як-40 – первые в мире трехдвигательные турбореактивные пассажирские самолёты для местных авиалиний – успешно летают из Вологды в Москву, Санкт-Петербург и Великий Устюг.

Мы дорожим нашей историей, при этом на первое место ставим безопасность наших пассажиров.

И с каждым годом всё больше вологжан и гостей нашего региона пользуются услугами авиапредприятия. Так в 2023 году мы перевезли 19,5 тысяч пассажиров, в 2024 году уже 22,5 тысячи, а в 2025 году планируем выйти на цифру почти в 25 тысяч человек. Получается за два года мы приросли на четверть пассажиропотока и дальше, благодаря планам реконструкции взлетно-посадочной полосы, строительству нового терминала, рассчитываемкратноувеличитьэтипоказатели. Мы к этому готовы.

Расскажите пожалуйста о парке компании. Насколько он сбалансирован и хватает ли провозных мощностей?

«Вологодское авиапредприятие» является самым крупным эксплуатантом самолетов Як-40, у нас их 6 единиц. Этого достаточно чтобы нашу Вологду, настоящую жемчужину Русского Севера, соединить воздушными линиями с Москвой и Санкт-Петербургом, а внутри региона – с древнейшим городом нашей страны и общепризнанной Родиной Деда Мороза – Великим Устюгом.

Кроме того, «Вологодское авиапредприятие» осуществляет работу по выполнению санитарных за-

даний, поисково-спасательных мероприятий и мониторингу противопожарной обстановки, перевозке пассажиров в труднодоступные места нашей страны. Для этого у нас задействованы и используются самолёты Ан-2 и вертолёты Ми-8Т, Ми-8АМТ и Ми-8МТВ.

Модернизация парка. Какие типы ВС вы рассматриваете для замены и можно ли назвать даты начала поставок новых самолётов?

Сегодня мы нуждаемся в новых отечественных самолетах. Приоритетным для нас является ил-114-300. С нетерпением ждём его сертификации.



Связь региона с центром – это не только необходимость для развития экономических связей, но возможность для жителей Вологодской области путешествовать. Планирует ли компания развивать маршрутную сеть?

Я от лица «Вологодского авиапредприятия» искренне благодарю авиакомпанию, кто работает с нами по планам расширения маршрутов. После реконструкции взлетно-посадочной полосы и со строительством нового терминала мы рассчитываем, что для путешествий и рабочих поездок откроются такие города как Казань, Калининград, Сочи, Екатеринбург и Новосибирск, Мурманск, Архангельск и многие другие. Все эти направления сейчас прорабатываются.

Какова средняя загрузка на рейсе?

Благодаря проводимым Губернатором Вологодской области Георгием Юрьевичем Филимоновым мероприятиям по развитию туризма, экономическому развитию Вологодской области, загрузка рейсов в текущем году уже превысила показатель в 85%.

Насколько популярен рейс Вологда – Великий Устюг, планируете ли вы сделать его ежедневным, особенно в высокий зимний сезон?

Великий Устюг – это сказочная столица России. Губернатор Вологодской области Георгий Юрьевич Филимонов при поддержке федеральных властей стремится сделать Великий Устюг флагманом

туристического развития России. Для этого будет реализован масштабный инвестиционный проект по созданию особой туристической зоны, которая позволит увеличить количество туристов. В 2027 году Великий Устюг отпразднует свой юбилей – одному из древнейших городов страны исполнится 880 лет.

«Вологодское авиапредприятие» два раза в неделю осуществляет перелёты в Великий Устюг, они состыкованы по времени с перелётами из Санкт-Петербурга чтобы гостям и жителями Вологодчины как можно комфортнее и быстрее добираться до Родины Деда Мороза.

Расширение числа полётов в этот прекрасный город мы рассматриваем после проведения работ по реконструкции в аэропорту Вологды.

Наличие собственной АТБ – очень важный актив для любого авиаперевозчика. Какие работы вы выполняете на Як-40 и Ми-8 и каков штат персонала?

Все верно, «Вологодское авиапредприятие» имеет собственную сертифицированную авиационно-техническую базу. У нас отлажены механизмы технического обслуживания для воздушных судов Як-40 и Ми-8, строго соответствующие

требованиям нормативной и эксплуатационной документации.

Немного подробнее о профессиональной подготовке персонала.

Ключевым для нас является обеспеченность предприятия квалифицированными специалистами. Персонал обязан обеспечить безопасность полётов за счет поддержания лётной годности воздушных судов.

Авиапредприятие выстроило долгосрочные отношения с учебными центрами чтобы организовать поддержание квалификации всего технического персонала. За свой счёт мы готовы проводить переподготовку для авиатехников.

Юлия Васильевна, относительно недавно был озвучен план по модернизации аэродромной инфраструктуры, включая строительство терминала, ВПП и перрона. Можно ли рассказать подробнее об этом?

Проект реконструкции взлётно-посадочной полосы и строительства нового терминала аэропорта города Вологды готов. И даже уже номинирован экспертной комиссией в качестве «Лучшего проекта общественного здания или сооружения» на участие в международном архитектурно-дизайнерском конкурсе «Золотой Трезини». Новый терминал будет современным, эргономичным, с передачей уникальных особенностей вологодских архитектурных традиций.



После ввода в эксплуатацию нового комплекса, какие типы воздушных судов будут способны принимать аэропорт?

После реконструкции новый аэропорт Вологды сможет принимать воздушные суда таких типов как Ил-114-300, Сухой Суперджет 100 и МС 21-300. Проект развития инфраструктуры аэропорта города Вологды предусматривает увеличение длины взлётно-посадочной полосы с 1,5 тыс. до 2,5 тыс. м.

Что будет с «историческим терминалом»?

У нас есть несколько концепций, сегодня все они находятся в проработке. Приоритетной ставим амбициозную задачу сделать наш по-настоящему уникальный «исторический» терминал международным.

И отмечу, что уже не раз наш терминал исполь-

зовался как локация для киносъёмок российских сериалов. Сейчас это здание становится арт-пространством и музеем, где бережно сохраняется уникальный советский стиль.

В каких сегментах, помимо выполнения регулярных рейсов, присутствует «Вологодское авиационное предприятие»?

Авиапредприятие успешно диверсифицирует свою деятельность помимо выполнения регулярных рейсов в Москву, Санкт-Петербург и Великий Устюг.

Так мы занимаемся авиационными работами по обслуживанию газо- и нефтемагистралей, авиационным патрулированием лесного хозяйства Вологодской области, выполняем санитарные задания в регионе, авиационно-спасательной деятельностью на территории Вологодской области и социально значимыми грузопассажирскими перевозками в 8-ми регионах страны.

А какой исторический путь прошла Вологодская авиация?

История развития авиации в Вологодской области тесно переплетается с историей развития отечественного воздухоплавания.

21 марта 2025 года исполнилось 200 лет со дня рождения Александра Фёдоровича Можайского — исследователя и изобретателя в области создания летательных аппаратов тяжелее воздуха.



В нескольких километрах от города Вологды в своей усадьбе Котельниково – сегодня это названный в его честь посёлок Можайское – Александр Фёдорович обдумывал и воплощал замечательную мысль о создании самолётов: он проводил расчёты, набрасывал первые чертежи своей будущей модели.

В годы Великой отечественной войны Вологодская область сыграла критически важную роль в организации авиационного снабжения блокадного

Ленинграда, выступая ключевым тыловым и логистическим узлом. Авиация доставляла в осаждённый город не только продукты, но и боеприпасы, горючее, медикаменты, а на обратном пути вывозила эвакуированных жителей, промышленное оборудование.

История нынешнего «Вологодского авиапредприятия» началась 6 октября 1928 года. Вплоть до пятидесятых годов работать приходилось в трудных условиях, особенно зимой, при сильных ветрах и

крепком морозе. Собственными силами, вручную, расчищали лётное поле от снежных заносов. Ветераны хорошо помнят те времена, когда почту и грузы возили к самолётам на санках и тележках, а обязанности кладовщика, кассира, грузчика, стартера выполнял всего лишь один человек.

Несмотря на все это, в области появилась целая сеть сначала грунтовых, а затем и аэродромов с искусственным покрытием.

Особенно интенсивно развивалось «Вологодское авиапредприятие» в 70-80 годы. Именно в этот период оно пополнилось квалифицированными кадрами, укрепилась его производственная база, открылось агентство по продаже авиабилетов, а в 1978 году был построен новый аэропорт «Вологда», в 1981 году открыли здание аэровокзала. Отсюда начали выполняться полёты в Москву, Ленинград, Ригу, Мурманск, Архангельск, Курск, Симферополь, Киров и Сыктывкар. Общая протяженность воздушных трасс только внутри Вологодской области составила около 3300 км.

Сегодня мы с оптимизмом смотрим в будущее, в первую очередь благодаря планам по реконструкции новой взлётно-посадочной полосы и строительству нового терминала аэропорта города Вологды.

Социальная ответственность предприятия в чём заключается?

Социальная ответственность «Вологодского авиапредприятия» проявляется в первую очередь в выполнении социально значимых перевозок



в отдаленные и труднодоступные районы, где авиасообщение жизненно важно. Например, борты авиапредприятия доставляют пассажиров, продукты питания и лекарства в Мурманскую область, куда доступ другими видами транспорта практически невозможен.

В Вологодской области возобновились регулярные рейсы в город Великий Устюг после более чем десятилетнего перерыва, что имеет большое значение для жителей региона.

И конечно авиапарк предприятия используется в

качестве санитарной авиации, что является важной социальной функцией.

Возвращаясь к новой ливрее, кто был инициатором проекта и планируете ли перекраску других ВС?

Самолеты Як-40 «Вологодского авиапредприятия» обрели новый узнаваемый экстерьер. Сегодня все 4 постоянно использующихся в пассажирских перевозках воздушных судна покрашены в новый цвет.

Фирменная ливрея стала одним из символов Вологодской области, настоящей визитной карточкой

региона, которую видно с земли и с воздуха.

Губернатор Георгий Юрьевич Филимонов лично участвовал в выборе и утверждении дизайна. Следующий шаг – вертолётный парк. Один из наших вертолётчиков как раз прошел плановый ремонт на заводе в Санкт-Петербурге. Специалисты обновили его внешний вид. Повышаем туристическую привлекательность региона.

В группе «Вологодские авиалинии» социальной сети ВКонтакте можно увидеть большое количество фотографий обновленных воздушных судов, всех приглашаем.



Самолёт недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Gulfstream G650**

Год выпуска: **2014 г.**

Место съёмки: **сентябрь 2025 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович