



На прошедшей неделе основной информационный поток формировался вокруг аэропортов. В Шереметьево наконец-то открылся Терминал А для обслуживания рейсов деловой авиации. Некоторые эксперты уже посулили ему до 35% клиентов из Внуково-3. Конечно, такие прогнозы довольно оптимистичны, однако в будущем (шереметьевский FBO на полную мощность заработает весной 2012 года)

стоит ожидать некоторого перераспределения московского рынка аэропортовых услуг в сфере бизнес-авиации. Также интересная информация пришла из северной столицы - возможно, комплекс Пулково-2 в 2014 году будет полностью отдан под обслуживание бизнес-джетов. Ну и напоследок, нынешние владельцы аэропорта Внуково заявили о возможности приобретения Домодедово. В этом случае в московском регионе образуется единая компания, управляющая тремя основными аэропортами - Шереметьево, Внуково и Домодедово.

20 декабря выкатился из цеха последний Gulfstream G200. Этот самолет, в «девичестве» Astra IV и Galaxy, был одним из первых в новом классе суперсредних бизнес-джетов. Символично, что производство G200 завершилось на 250 машине, а преемник в линейке американского производителя первоначально именовался G250. Это было бы красиво, если бы маркетинговые интересы в Китае не переименовали его в G280.



На одни и те же грабли...

Авиакомпания Odyssey Airlines хочет стать новым бизнес-перевозчиком на рейсах Лондон Нью-Йорк. Оператор планирует выполнять новые рейсы на самолетах Bombardier CRJ-900 в VIP-компоновке с 2014 года.

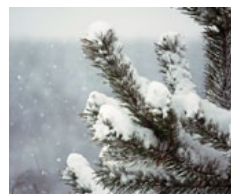
стр. 13



С Рождением, Терминал «А»!

Новогодний подарок преподнесла клиентам бизнес-авиации компания «Авиа Групп». 21 декабря 2011 года, аэропорт Шереметьево обзавелся полноценным терминалом по обслуживанию рейсов деловой авиации.

стр. 14



«Высокий» сезон

Как в условиях «высокого» сезона работают компании, обеспечивающие рейсы деловой авиации, как решаются проблемы, возникающие в процессе подготовки и выполнения рейсов расскажет генеральный директор SkyJet Дмитрий Кузнецов.

стр. 15



Avinode Business Intelligence Newsletter

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:

индекс спроса: +4,09%; индекс стоимости: +0,81%

стр. 17

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Завершилась 14-летняя история производства G200

20 декабря 2011 года с производственной линии в Далласе Gulfstream Aerospace сошел последний суперсредний G200. За 14 лет производства G200 было выпущено 250 самолетов этого типа. На смену ему приходит новый бизнес-джет с большим салоном и средней дальностью Gulfstream G280, который планируется ввести в строй в первой половине 2012 года.

G200 был первый суперсредний бизнес-джет, вышедший на рынок. Впервые его выкатили из цеха в 1997 году, а сертифицирован был Федеральным авиационным управлением США в 1998 году. Семь лет назад компания Gulfstream отмечала поставку 100-го G200.

С кабиной шириной 7 футов 2 дюйма (2,184 м) и высотой 6 футов 3 дюйма (1,905 м) G200 имеет один из крупнейших пассажирских салонов в своем классе. На сегодняшний день самолет сертифицирован в 18

странах и имеет уровень надежности свыше 99 процентов. Весь флот G200 налетал более 581 000 часов и выполнил более 351 000 взлетов и посадок. Первоначально поступивший в продажу как «Galaxy» производства компании Galaxy Aerospace (которая была приобретена компанией Gulfstream в 2001 г.), G200 строится корпорацией Israel Aircraft Industries в Тель-Авиве, а потом самолеты переправляются в центр завершения среднеразмерных самолетов американского производителя в Далласе для внутреннего оснащения и окраски. Последний G200 планируется поставить заказчику в конце этого месяца.

G200 установил стандарт для новой категории суперсредних бизнес-джетов и быстро завоевал эту важную нишу на рынке. Он стал основным самолетом NetJets и многих корпоративных операторов. Он также открыл новые рынки сбыта для компании Gulfstream в Китае, Бразилии и других странах.

«G200 взял основные размеры пассажирского салона от более крупных самолетов и сделал его доступным на более широком рынке, предлагая возможность сокращения кресел с десяти до восьми, и за счет этого получая трансконтинентальную дальность полета», говорит Стэн Диксон, вице-президент программы среднеразмерных самолетов Gulfstream. «Это было новаторским решением для своего времени».

Несмотря на то, что производство G200 закончилось, компания Gulfstream будет продолжать оказывать техническую поддержку, обеспечивать операторов запчастями, оснасткой, а также готовить инженерно-технический персонал.




Jet Port Charters
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации

Медицинская авиация
Организация VIP залов



г. Москва, Боровское шоссе, д. 1,
Центр Бизнес-Авиации, оф. 216,
+7(495) 662-8-662, e-mail: sales@jetport.aero, www.jetport.ru

Jet Port
Jet Port East
Jet Port South
Jet Port Region

Jet4You теперь с Global Express XRS

Турецкий перевозчик Borajet и российский авиаброкер Jet For You достигли соглашения по управлению Global Express XRS. Российская компания планирует увеличить количество чартерных рейсов из Москвы и регионов и готова предложить привлекательные цены для тех, кто заинтересован в полетах на данном типе воздушного судна.

Предоставленный турецким оператором 14-ти местный бизнес-джет произведен канадским авиастроителем Bombardier в 2010 году и имеет совершенно новый салон с зонами активного отдыха и работы. Экипаж, за исключением стюардесс, предоставляет Borajet.

Jet For You - один из крупнейших авиаброкеров в России. Постоянным клиентам компании, которые летали с Jet For You более трех раз, в подарок разработана клубная карта, которая дает постоянную скидку от 3 % на все полеты и многочисленные бонусы. Заказывая рейс по номеру карты, держатель карты может получать скидки и индивидуальные предложения на перелеты, а также пользоваться дополнительными услугами компании. Для держателей карты действуют привилегии, программы и специальные предложения.

Турецкий оператор Borajet является одним из крупнейших перевозчиков, выполняющих рейсы на Global Express XRS. Компания, образованная в 2010 году базируется в стамбульском аэропорту «Ататюрк». На прошедшей выставке JetExpo 2011 в компании заявили, что развитие взаимодействий между авиакомпанией и ее российскими партнерами является приоритетным направлением в международной деятельности в 2012 году.



DC Aviation определилась с планами в ОАЭ

В конце декабря 2011 года немецкий оператор бизнес-авиации DC Aviation и компания Al Futtain Group из ОАЭ создали совместное предприятие по организации чартерных рейсов и техническому обслуживанию самолетов в регионе.

К осуществлению этого проекта компании шли почти три года. В итоге, уже в апреле 2012 года в аэропорту Аль Мактум появится новый комплекс по предоставлению полного комплекса услуг для бизнес-авиации. Построенный ангар позволит обслуживать воздушные суда повышенной пассажироместимости класса ACJ и BBJ. А именно такие самолеты наиболее популярны среди клиентов и владельцев в регионе Персидского залива.

Кроме этого, до конца мая 2012 года партнеры планируют закончить строительство специального терминала для обслуживания самых требовательных клиентов, с учетом «восточной» специфики. Также в планах предусмотрено строительство вертолетной площадки, что позволит значительно сократить время трансфера. Принимая во внимание то, что в основных аэропортах ОАЭ (Дубай и Абу-Даби, где у оператора уже есть свои филиалы) загрузка



ACJ в новой раскраске DC Aviation

запредельная, и количество выполняемых рейсов растет с каждым годом, в новом СП уверены, что окупаемость вложенных инвестиций займет именно то время, которое предусмотрено в бизнес-планах.

В настоящее время DC Aviation располагает парком из 22 реактивных самолетов: Airbus 319CJ, Bombardier Global 5000, Bombardier Challenger 604, Gulfstream G550, Cessna Citation XLS, Bombardier Learjet 40/45XR, Embraer Legacy 600 и Dornier 328Jet. Парк самолетов базируется в Штутгарте, Дубай, Абу-Даби, Санкт Петербурге и Москве.



FAA внесла изменения в BARR

Второго декабря FAA объявила о немедленном вступлении в силу положения, отменяющего предыдущее решение агентства об обязательности подачи письменного уведомления с объяснением причин желая сохранить конфиденциальность о регистрационных номерах своих самолетов (Certified Security Concern) и об участии в программе блокирования запроса по регистрационному номеру (Block Aircraft Registration Request, BARR) владельцами и операторами самолетов авиации общего назначения.

Еще 3 июня 2011 FAA опубликовало положение, требующее от владельцев и операторов самолетов предоставлять максимум информации о своих воздушных судах. Эта информация выкладывалась в свободный публичный доступ в режиме реального времени.

Владельцам предлагалось в письменном виде ежегодно оформлять заявку на участие в программе, что создавало массу неудобств и вызывало множество вопросов. Начиная с весны текущего года НБАА и другие сообщества деловой авиации, а также Конгресс США активно выступали против введения данного положения, считая это грубым вмешательством в личное пространство владельцев и пассажиров. В результате, в финансовом законопроекте на 2012 год FAA отменила его действие.

Для участия в программе BARR теперь достаточно направить FAA обычный запрос без указания причин. С этого момента модель, серийный и регистрационный номера любого бизнес-джета не будут индицироваться в системах Aircraft Situation Display to Industry (ASDI) и National Airspace System Status Information (NASSI).

Новогодний шопинг в Лондоне

По оценкам компании Hawker Beechcraft Corporation (HBC), количество лондонской недвижимости стоимостью более £1 млн, купленной российскими гражданами, а также популярность лондонских магазинов и развлечений могут привести к тому, что число русских, решивших провести праздники в британской столице, увеличится.

В прошлом году российские покупатели потратили почти £429 млн на дорогую лондонскую недвижимость. Кроме того, в том же году Лондон был признан лучшим городом Европы для шопинга.

Новое исследование Hawker Beechcraft показало, что в декабре прошлого года в британских аэропортах совершило посадку более 3 000 частных самолетов из Европы и Ближнего Востока. Таким образом, в день в Великобританию прибывало порядка 100 бизнес-джетов, что на 24% больше по сравнению с декабрем предыдущего года. Из России за последний месяц 2010 г. прибыло 112 рейсов – на 44% больше, чем годом ранее. Таким образом, доля российских посетителей во время праздников составила 3,6% от общего числа гостей из Европы и Ближнего Востока.

По словам Шона МакГью, президента Hawker Beechcraft Европа, Ближний Восток и Африка, Лондон всегда был одним из самых популярных городов мира для жизни, бизнеса и отдыха. Неудивительно, что число состоятельных путешественников, прибывающих в британскую столицу зимой, неуклонно растет. Именно поэтому в 2011 году мы открыли бутик-галерею Hawker Beechcraft в престижном отеле Claridge's в самом сердце Мейфэйра, и это решение было очень удачным.

На самолеты из России приходится самый активный рост деловых перелетов в Лондон в декабре 2010 г. по сравнению с годом ранее. Второе место в этом списке принадлежит Германии (41,8%), а третье – Швейцарии (37,4%).

Страны, из которых чаще всего прибывали частные самолеты в Великобританию в декабре 2010 г.

| Направление | Деловые перелеты в Великобританию в декабре 2010 г. | Изменение по сравнению с декабрем 2009 |
|-----------------------------|---|--|
| Россия | 112 | 44% |
| Германия | 400 | 41,8% |
| Швейцария | 592 | 37,4% |
| Австрия | 78 | 31,6% |
| Ближний Восток | 78 | 31,6% |
| Испания | 183 | 31,1% |
| Ирландия | 264 | 30,8% |
| Бельгия и Люксембург | 146 | 27% |
| Нидерланды | 124 | 25% |
| Норвегия | 50 | 14,3% |
| Италия | 183 | 13,5% |
| Швеция | 50 | 6,7% |
| Дания | 56 | 5,9% |
| Франция | 710 | 4,1% |

«Империал» улетел из Авком-Д

16 декабря 2011 г. Центр деловой авиации «АВКОМ-Д» обслужил первый рейс нового Boeing 737-500 «Империал» авиакомпании «Трансаэро», предназначенного для VIP-перевозок.



Этот самолет 1998 года выпуска, летал в американской авиакомпании Continental. Самолет прошел полный ремонт, получил новый салон и был перекрашен в специальную цветовую схему. Внутри самолет разделен на четыре салона: эконом, премиум, бизнес и первый класс.

Авиакомпания также будет переоборудовать как минимум еще один такой самолет, а также рассматривает возможность переоборудования одного дальнемагистрального Boeing 767 в VIP-вариант.

По достигнутому соглашению между Авком-Д и авиакомпанией «Трансаэро», все последующие рейсы этого самолета будут также обслуживаться через «АВКОМ-Д».

Пулково-2 оставят бизнес-авиации

Аэровокзальный комплекс «Пулково-2», который освободится от обслуживания рейсовых авиаперелетов в 2014 году, после открытия нового терминала может быть использован для бизнес-авиации. Об этом заявил гендиректор ООО «Воздушные ворота Северной столицы» Сергей Эмдин.

По его словам, сейчас правительство Петербурга рассматривает несколько вариантов развития освобождаемой территории «Пулково-2».

«Пока никакой определенности нет. Возможно, старый терминал начнет обслуживать самолеты бизнес-авиации. Вторым вариантом рассматривается общественно-деловая застройка. В любом случае, решение по развитию этой территории будет принимать город» - подытожил Сергей Эмдин.

Оксфорд отчитался за 2011 год

По данным Eurocontrol, в период с января по ноябрь 2011 года рост перевозок сегмента бизнес-авиации в аэропорту Оксфорд составил почти 12,5 процентов.

На настоящий момент, ежегодный трафик аэропорта составляет порядка 6000 рейсов деловой авиации. В процентном соотношении доля бизнес-авиации в аэропорте составляет 15 процентов. Таким образом, аэропорт Оксфорд занимает твердое пятое место среди аэропортов Великобритании, опережая столичный «Стенстед», по количеству обслуживаемых рейсов бизнес-авиации.

Как говорит директор по развитию аэропорта Джеймс Диллон-Годфрей, в настоящее время приоритетным направлением развития аэропорта является подготовка к проведению летних Олимпийских игр 2012 г., которые пройдут в Лондоне. Недавно завершились работы по созданию нового перрона площадью 17,8 тыс. кв. м, обновлению покрытия стоянок и рулежных дорожек. Инвестиции в проект превысили 3,6 млн. долл. В 2010 г. был также построен новый ангар площадью 4,4 тыс. кв. м для крупногабаритных бизнес-джетов (например, семейства Global или G650). В планах — строительство еще одного ангара площадью 5,1 тыс. кв. м, перрона, проходной, подъездных дорог и офисного здания.

Оксфорд - аэропорт, также известный как аэропорт «Лондон Оксфорд» или аэропорт «Кидлингтон», является частным аэропортом, расположенным в 11 км к северо-западу от Оксфорда, в 84 км западнее Лондона.



Первый Lineage 1000 в Китае

Embraer поставил первый Lineage 1000 частному клиенту из Китая. Имя нового покупателя компания не разглашает.

По словам регионального вице-президента компании Embraer Guan Dongyuan «Поставка первого самолета Lineage 1000 в Китай ознаменовала новую веху развития Embraer в этом регионе». В настоящее время компания располагает несколькими твердыми заказами на данный тип самолета, а активные поставки начнутся уже в следующем году.

Бизнес-лайнер Lineage 1000 оснащен двумя мощными двигателями компании General Electric и способен развивать скорость до 820 км/час. При восьми пассажирах на борту этот самолет может преодолеть расстояние 7778 км и подниматься на высоту 12497 км.

Салон Lineage 1000 разделен на 5 зон, где с комфортом размещаются 19 пассажиров. К их услугам беспроводной Интернет и телевизор. Отделка салона выполнена только из натуральных материалов: кожи, натурального шпона, лексана и т.д. На борту самолета, помимо туалета и багажного отсека, предусмотрена кухня, в комплектацию которой входят конвекционная и микроволновая печи, холодильник, кофеварка и шкаф для принадлежностей.

Lineage 1000 был создан компанией Embraer совместно с авиастроительной фирмой Royal Jet. Впервые он был представлен публике в 2006 году на Европейской авиационной выставке самолетов бизнес-класса, проходившей в Женеве. Первый полет совершил 26 октября 2007 года. Как отмечают эксперты, Lineage 1000 идеально подходит для китайского рынка. Без посадок самолет выполняет рейсы из Пекина в Дубай и Сидней.



Новичок китайского рынка приобрел ВВJ

Новый 28-местный ВВJ1 поступил китайскому перевозчику Nanshan Jet с завода в Сиэтле. Первоначально самолет был заказан оператором в «green» варианте. Установку дополнительного оборудования и интерьера производила компания Люфтганза Техникс. В интерьере самолета преобладают национальные китайские мотивы.

Салон самолета разделен на три зоны и включает в себя большую переговорную комнату с современными системами связи, комнату отдыха пассажиров (уютные каюты с возможностью трансформации в полноценные спальные места) и салон сопровождающих лиц (соответствует полноценному салону первого класса). Интерьер самолета был разработан известным китайским дизайн-бюро. После работ, связанных с установкой оборудования, самолет прошел последние летные испытания перед передачей его клиенту.

Nanshan Jet уже имел опыт эксплуатации самолетов данного типа. На протяжении семи месяцев оператор эксплуатировал подобный лайнер на правах лизинга для коммерческих полетов, выполняя рейсы из континентального Китая в США и Европу. Несмотря на свой молодой возраст (Nanshan Jet была образована в ноябре 2011 года), компания обладает достаточно «серьезным» парком бизнес-джетов. В настоящее время компания располагает самолетами Bombardier Challenger 605, Bombardier Global Express XRS, Gulfstream G450, Gulfstream G550, а теперь и ВВJ.



Оператор базируется в Международном аэропорту Laishan (город Яньтай), восточной провинции Шаньдун. За год существования, помимо авиaperевозок, Nanshan Jet инвестировала большие средства в развитие наземной инфраструктуры в аэропорту базирования, построив собственное FBO и склад запасных частей для собственной авиатехники. Также самолеты перевозчика активно заняты в сегменте медицинской эвакуации, морского мониторинга и мониторинга нефтяных месторождений в интересах крупных корпораций и технического обслуживания.

Клиенты Nanshan Jet – представители крупного бизнеса и государственные чиновники высокого ранга. В планах на 2012 год, помимо увеличения воздушного парка, стоит открытие представительств компании вне пределов Китая.



Главный продавец Phenom в Германии | SW Business Aviation делает ставку на Gulfstream

Немецкий оператор Air Alliance назначен уполномоченным торговым представителем Embraer по продажам самолетов Phenom 100 и 300 в Германии. Таким образом, компания стала третьим официальным торговым представителем бразильского производителя в странах Еврозоны. Ранее подобные «полномочия» получили компании: ABS Jets (Чехия) и Avcon Jet из Австрии.

Air Alliance базируется в аэропорту Зигерланд (аэропорт расположен между Франкфуртом и Кельном) и работает в сфере бизнес-перевозок с 1993 года. В управлении компании Air Alliance находится специализируемый центр технического и сервисного обслуживания, а также собственная летная школа. Кроме этого, компания является ключевым игроком на немецком рынке авиационных медицинских услуг. Флот «летающих скорых помощи» насчитывает семь реактивных и турбовинтовых самолетов.

Во втором квартале 2012 года компания планирует пополнить собственный флот самолетами семейства Phenom. По словам Вольфганга Кромбаха, генерального директора Air Alliance, в компании уверены, что существующая инфраструктура и высокие стандарты обслуживания клиентов помогут Air Alliance еще больше увеличить рыночную долю семейства Phenom в регионе и особенно в Германии.



G650 компании Silk Way Business Aviation

Silk Way Business Aviation станет одним из первых владельцев Gulfstream G650 на постсоветском пространстве.

В 2015 году Silk Way Business Aviation станет владельцем новейшей модели самолета корпорации Gulfstream G650. Кроме того, компания планирует в 2012 году приобрести у американского производителя два самолета Gulfstream G250. В настоящее время Silk Way Business Aviation является одним из крупнейших операторов бизнес-авиации в Каспийском регионе. Компания эксплуатирует почти всю линейку самолетов Gulfstream, среди которых модели G550, G450 и G200. В воздушном парке перевозчика также имеются Boeing 727-200 для перевозки небольших делегаций и двадцатиместный ATR 42-500 в VIP компоновке (также достаточно редкий среди эксплуатантов). Кстати, салоны всех бизнес джетов компании выполнены по индивидуальным дизайнерским эскизам.

Компания Silk Way Business Aviation базируется в Международном аэропорту Гейдар Алиев города Баку Азербайджанской Республики. Компания была основана в 2007 году, но, несмотря на юный возраст, быстро и успешно развивается. Являясь членом ЕВАА (Европейской ассоциации бизнес-авиации), компания гарантирует соответствие воздушного флота всем международным стандартам.

Silk Way Business Aviation является эксклюзивным агентом (FBO) для чартерных рейсов и рейсов деловой авиации в Азербайджане. Обеспечивает наземное обслуживание новейшей техникой и высококвалифицированными специалистами. В Баку для пассажиров бизнес-джетов недавно открылся роскошный терминал деловой авиации. Компания также представлена в аэропортах городов Гянджи, Нахичевани, Ленкорани и Закатал.

S-76D вырулил на рынок

После решения двигательных проблем Sikorsky завершил сертификацию S-76D. В октябре получен сертификат в Канаде, в декабре – FAA США.

D-вариант идет на смену C++. Последний построенный C++ получил 818-й порядковый номер. Сегодня летает около 800 S-76. Общий налет семейства - 5,6 млн. часов. Налет S-76D достиг 660 часов, программа готова к поставкам. Sikorsky не раскрывает первого эксплуатанта. Известно лишь, что это будет оператор северо-востока США или Ближнего Востока, где повышенным спросом пользуются двухдвигательные вертолеты.



По словам официального представителя, в следующем году Sikorsky планирует построить 24 S-76D. В дальнейшем будет выпускать по 24-30 вертолетов в год, возможно увеличение темпа до 36 вертолетов. После 4-х летнего опоздания Delta наконец-то вырулила на рынок, подтвердив простые вещи.

- Сложность продвижения новых вертолетных технологий.
- Сегмент рынка в классе 5-6 т. получил серьезного конкурента.
- Амбиции у Sikorsky на этот сегмент – немалые.

Евгений Матвеев



Вертолет AS350B3e сертифицирован в России

В декабре 2011 года МАК сертифицировал вертолет AS350 B3e, одобрив тем самым эксплуатацию этой новой модификации популярного вертолета AS350 на территории России и стран СНГ.

«Вертолет AS350 прекрасно зарекомендовал себя во всем мире и крайне востребован в России и СНГ. С получением сертификата МАК мы будем рады начать поставки обновленной версии – модификации AS350 B3e. Наши заказчики смогут по достоинству оценить еще более совершенные технические и эксплуатационные характеристики этого вертолета», – сказала генеральный директор «Еврокоптер Восток» Лоранс Ригolini (Laurence Rigolini).

На сегодняшний день в России и СНГ эксплуатируются порядка 30 вертолетов AS350 в таких коммерческих авиакомпаниях как «ЮТэйр», «Ямал»,

«Норд-Авиа», «Абакан-Авиа» и «Аэрогео». Крупнейшим заказчиком и эксплуатантом этого вертолета в России и СНГ стала авиакомпания «ЮТэйр», разместившая в 2010 году твердый заказ на 16 вертолетов AS350 B3.

Вертолет AS350 B3e – модифицированная версия однодвигательного вертолета AS350 B3 с новым двигателем Arriel 2D. Этот современный, высокоэффективный вертолет создан для выполнения самых сложных задач в экстремальных погодных и географических условиях. Исключительная грузоподъемность и мощность, высокая надежность и низкие эксплуатационные расходы делают AS350 B3e лидером в своем классе. Именно этот вертолет в серийной комплектации в мае 2005 года установил мировой рекорд, выполнив посадку на вершине горы Эверест на высоте 8850 м.



AW189 взлетел первый раз

AgustaWestland сообщает, что 21 декабря 2011 года первый раз поднялся в воздух прототип двухдвигательного вертолета 8-тонного класса AW189. Этот вертолет был представлен в этом году на Парижском авиасалоне в Ле Бурже. Компания также сообщает, что первый полет прототип совершил, опережая график. AgustaWestland планирует получить гражданский сертификат на AW189 в 2013 году, а начать поставки в начале 2014 года.

В первом полете AW189 пилотировал ведущий летчик-испытатель AgustaWestland Джузеппе Ло Коко. Испытания проходили на заводе компании в Кашина Коста, Италия. В процессе первого полета была проверена работоспособность основных систем и управляемость вертолета. Первый AW189 будет использоваться для испытания авионики и сертификации оборудования для оффшорных модификаций. Второй прототип, который будет построен в 2012 году, будет проходить тесты на прочность.



Главный исполнительный директор AgustaWestland Бруно Спанолини (Bruno Spagnolini) говорит: «Первый полет нового AW189 всего через несколько месяцев после запуска этой программы подчеркивает наше твердое намерение выводить на рынок самые передовые вертолеты в кратчайшие сроки. Мы рады первоначальной реакции рынка в лице ведущих операторов, которые уже заказали AW189 для оффшорных операций».

AW189 имеет два двигателя General Electric CT7-2E1, оснащенные системой FADEC и встроенным пылезащитным устройством. Аэродинамически эффективный фюзеляж, конструкция несущей системы и инновационный дизайн лопастей обеспечивают AW189 низкий расход топлива, высокую крейсерскую скорость и хорошую дальность полета. Просторный салон имеет в стандартной комплектации 16 пассажирских мест, однако есть варианты размещения как 18 пассажиров, так и 12 кресел.

Кабина пилотов AW189 оснащена авионикой с открытой архитектурой и включает в себя полностью цифровую «стеклянную» кабину с четырьмя дисплеями размером 8 x 10 (20,3 мм x 25,4 мм), 4-осевую двойную дуплексную цифровую автоматическую систему контроля полета (DAFCS) и двойную систему управления (FMS). Это оборудование будет способствовать снижению нагрузки на пилота во время как визуальных полетов, так и при полетах по приборам. Также в задачах компании стоит сертификация вертолета для управления одним пилотом при полетах по приборам. AW189 будет также оснащен системой синтетического зрения и системой расширенного зрения.

AW189 будет соответствовать самым последним международным нормативным требованиям по безопасности (EASA / FAA part 29, JAR-OPS 3/EU-OPS).



Упростится и техническое обслуживание AW189, и только небольшое количество компонентов вертолета будут подлежать демонтажу и капитальному ремонту. Плановое обслуживание вертолета будет оптимизировано, чтобы уменьшить время простоя. Передовые диагностические инструменты для непрерывного мониторинга состояния систем вертолета обеспечат дополнительную безопасность и снижение простоя из-за технических проблем.

Сочетание скорости и исключительного комфорта большого пассажирского салона сделают AW189 идеальным для VIP и корпоративных пассажирских перевозок. Вспомогательная силовая установка позволит осуществлять кондиционирование кабины и салона без запуска основных двигателей. Низкая стоимость параметра пассажир/километр и большая дальность полета сделают этот вертолет идеальной альтернативой более дорогим 19-местным вертолетам.

Robinson R66 в российском небе

Мы с нетерпением ожидали прибавления в знаменитом семействе Robinson. И вот он в России. Мощный, вместительный, неприхотливый – самый легкий газотурбинный вертолет нового поколения.

Сбылись мечты фанатов об увеличении грузоподъемности и вместимости салона. Внешне в конструкции много общего с R44, но даже на первый взгляд заметно – R-66 выглядит намного солиднее «младших братьев». Обводы фюзеляжа более сглажены. Длина вертолета, диаметр несущего винта (НВ) – остались прежними (алюминиевые лопасти стали шире и более стойкими к посторонним предметам), максимальная ширина планера возросла до 2,33 м, а высота прибавила 0,2 м. Легко закатывается в те же ворота «старого» ангара. Ширина кабины увеличилась на 0,2 м, длина – всего на 2,54 см, стало удобнее размещение пассажиров на заднем сиденье. Появился багажный отсек, где можно перевозить 136 кг груза: доступ открывается через удобный лючок шириной 0,61 м по правому борту. Наиболее заметны перемены спереди – кабина выделяется овальными формами. Сбоку отличия едва различимы. Остекление сделало обзор более приятным. Выхлопной патрубок двигателя выступает из верхней части моторного отсека (хозяевам придется потрудиться над чистой хвостовой балкой).

Двигатель Rolls-Royce RR300 специально создан под коммерческий проект R66. Оптимизирован в диапазоне мощностей 240–300 л.с. Простая, легкая (80 кг!), компактная (1041x681x635 мм) конструкция. «Игрушка» с отличным удельным расходом топлива, встроенной системой регистрации эксплуатационных параметров, возможностью использования различных видов авиационного топлива, более низкой стоимостью и затратами на эксплуатацию. Дви-



гатель компактен, удачно скомпонован и установлен в хвостовой части фюзеляжа, оставлено достаточно места для подходов. Расположение и размеры лючков в капотах обеспечивают хороший доступ ко всем узлам и агрегатам. Передача мощности от двигателя к редуктору – валом (безременная). RR300 развивает мощность 300 л.с. (очень короткое время) в условиях высокогорья и повышенных температур. На взлетном режиме – 270 л.с. (5 мин.), на крейсерском – 224 л.с. с удельным расходом топлива 342 г/л.с.×ч. Управлять силовой установкой просто, привод топливной аппаратуры от ручки шаг-газ. Система регистрации кроме текущих параметров фиксирует любое превышение ограничений. Топливный бак – устойчивый к повреждениям, соответствует новым стандартам безопасности. Заправка осуществляется через единственную заливную горловину по левому

борту. Гарантии – 2 года или 2000 ч, межремонтный цикл – 12 лет или 2000 ч (вместо 2200 ч у R44), а по двигателю – 3000 запусков. Прямые эксплуатационные расходы в районе 300 USD/ч.

Предполетный осмотр стал существенно проще, благодаря большим лючкам и доступности агрегатов с обеих сторон фюзеляжа. Подножки позволяют подняться до втулки НВ. Есть светодиодная подсветка в районе главного редуктора и гидробака. Увеличенное расстояние между педалями облегчает размещение летчика. Дизайн кабины строг и прост. Световая сигнализация в основном аналогична предшественникам. В верхней части приборной панели появилась панель «оповещателей». На панели АЗС расположена розетка для подключения дополнительного оборудования. Запуск процедурно похож на – R44. Знакомые процедуры: поворот ключа, ручка управления подачей топлива, кнопка пуска на приборной доске. После выхода на режим малого газа стартер-генератор начинает выдавать электроэнергию при оборотах НВ 58%. Минуты достаточно для выхода на 100% оборотов НВ. Висит R66 устойчиво, слегка подставляя левый борт и отклоняясь вниз, что очень удобно. Перемещения у земли выполняются легко, с большим ходом педалей. Вертикальный подъем со скоростью до 4,5 м/с, по скороподъемности легко обгоняет R44. Вертолет хорошо ведет себя на скоростях 200–215 км/ч. Нет рыскания. Полет на крейсерском режиме спокоен. Без ощутимых вибраций. При разгоне до 260 км/ч появляется вибрация, но она не раздражает. Обзор в кабине лучше, чем у R44: низкие окна дверей расширяют поле зрения по сторонам. На больших высотах полет выполняется в облегченном режиме работы двигателя. Посадка на

авторотации приятна, кажется, что вертолет «плывет». Перед землей – «подбирается» шаг-газ и вертолет мягко касается земли. Выключение простое. Охлаждение двигателя – 2 мин. Впечатления от полета как на вертолете под управлением автопилота и со спутниковой системой. Если еще добавить кондиционер (опция) – приятные эмоции усиливаются. Любопытно, кто летал на R44, будет чувствовать себя в R66 как дома, но к обучению пилотов придется относиться более серьезно (потребуется дополнительная подготовка).

Мнение российских экспертов, первыми прошедших обучение на вертолете R66, единодушно – вертолет оправдал ожидания! По словам Дмитрия Ракитского, шеф-пилота компании «Авиамаркет» и первого российского пилота-инструктора R66, компания Robinson очень ответственно объявила о заявленных характеристиках вертолета. Они подтвердились. На R66 можно посадить пять человек с багажом 150 кг, не задумываясь о центровке вертолета. На заднем ряду больше места, чем на R44. В кабине шума нет вообще. Новый газотурбинный двигатель RR300 с очень малым расходом топлива (80 л/час) вдвое дешевле конкурентов. Маловат межремонтный ресурс вертолета и двигателя (2000 ч), но это пока. Главное отличие – вертолет построен по более жестким требованиям к безопасности. R66 – это полноценная четырех-пятиместная машина, обеспечивающая высокий уровень безопасности полетов.

По словам Михаила Фариха, первого российского частного пилота, получившего допуск на R66, своей управляемостью, мощностью и комфортом R66 даже превзошел ожидания. Это гениальная машина – «лебединая песня» Фрэнка Робинсона, которая «убьет» многих конкурентов на рынке, станет самой распространенной и незаменимой в самых разных



сферах применения. Газотурбинный вертолет – это серьезный шаг вперед, но есть ли смысл тратить вдвое больше, чем на R44? Есть! При интенсивной эксплуатации он способен «вернуть» расходы на приобретение. Замечательный продукт, добавляет Михаил.

Экономически R66 – наиболее эффективный из существующих газотурбинных вертолетов. Доказательством может служить то, что ему удалось невоз-

можное – потеснить «американского любимца» Bell206. Надежность, легкость управления, экономичность – слагаемые успеха в 21 веке. R66 – новый вертолет нового столетия. Фрэнк ушел на отдых, подарив нам возможность летать. R66 – логичное развитие идеи народного вертолета: свобода во всех ее проявлениях от воображения до реализации, в полете и на земле.

Евгений Матвеев

Разработан новый дизайн президентского самолета

Студия «Kitty Hug» представила новый дизайн самолетов, разработанный для Специального летного отряда «Россия».

Компания **разработала подробную ливрею** (схему раскраски) самолетов ИЛ-96-300ПУ, на которых совершают свои официальные визиты в города России и зарубежные страны Президент и Премьер-министр России.



К сожалению, текущее оформление самолетов является чересчур формальным и незапоминающимся. Оно состоит из полосы в виде государственного флага, надписи «Россия» и герба страны.

В новом варианте российский флаг развевается по диагонали через центр самолета, герб избавился от геральдического щита, который перегружал «воздушный» дизайн, изменено расположение и шрифт надписи «Россия», а на хвосте появился национальный рисунок – декоративный элемент, созданный на основе узоров, характерных для традиционных керамических промыслов т.н. «Гжельского куста». Этнический элемент «под гжель» визуальнo гармонизирует композицию, оживляя ливрею и придавая ей традиционность, эмоциональность и открытость.



Основной целью являлось создание более динамичного и современного облика самолетов для нового Президента и Председателя Правительства РФ после выборов в марте 2012 года, поскольку первые борты – это визитная карточка государства на международных встречах.



На одни и те же грабли...

О намерениях открыть новые беспосадочные рейсы из аэропорта London City в Нью-Йорк объявила британская компания Odyssey Airlines. Оператор планирует выполнять новые рейсы на самолетах Bombardier CSeries в VIP компоновке с 2014 года. Напомним, что в середине 2011 года неизвестный покупатель сделал заказ у канадского производителя на 10 машин в данной компоновке. Как отмечают эксперты рынка, именно большая часть из этой партии заказанных лайнеров возможно будет эксплуатироваться в интересах Odyssey Airlines. Однако в самой Bombardier Aerospace данную информацию не комментируют, ссылаясь на конфиденциальность данной сделки. Но об этом немного позже.

В настоящее время на данном направлении работает компания British Airways на самолете Airbus ACJ 318. «Airbus A318 был специально адаптирован для этого маршрута, салон имеет 32 раскладывающихся кресла и оснащен последними достижениями в области информационных технологий». Но это все из разряда рекламных «зазывалок». В действительности, из-за недостаточной длины ВПП в London City Airport самолет заправляется не полностью и осуществляет техническую посадку для дозаправки в Ирландии (что занимает еще дополнительно полтора часа). Но, по мнению менеджеров перевозчика, в этом есть один существенный плюс: когда пассажиры останавливаются в Shannon Airport в Ирландии, они проходят все таможенные и пограничные процедуры, и по прибытию в Нью-Йорк проходят только те процедуры, которые необходимы при внутренних перелетах. Но здесь можно поспорить.

Эксперты изначально считали этот проект довольно рискованным, исходя из печальных примеров нескольких компаний, предлагавших похожие

люксы-маршруты. И они, действительно, не ошиблись. В настоящее время рейс British Airways выполняет два рейса в день по расписанию, однако в последнее время наметилась тенденция к значительному сокращению заполняемости кресел, и в компании подумывают об уменьшении частот, как минимум на вечернем рейсе.

Однако источник в Odyssey Airlines считает иначе. «Прежде всего», продолжает он, «за последнее время переполненность лондонских аэропортов достигла своего апогея. Основные клиенты, которые будут пользоваться услугами перевозчика, – менеджеры среднего звена крупного бизнеса. Этот контингент как бы «недорос» до персонального джета, но, в то же время, уже «вырос» из бизнес-класса регулярных авиалиний. К тому же проблему технического стопа в Дублине при полетах в западном направлении решить возможно, благодаря техническим характеристикам CSeries».

Также, до начала выполнения рейсов, компания собирается «потренироваться» на европейских направлениях для того, чтобы сформировать определенный пул клиентов, ранее передвигающихся через Атлантику регулярными рейсами. Помимо непосредственно бизнес-перевозок Odyssey Airlines планирует запустить классическую программу по



ACJ318 British Airways взлетает из London City Airport

продаже летных часов на направлении Лондон - Нью-Йорк. Но больше подробностей не сообщается. Самолеты CSeries планируют получить на рубеже 2014-15 г.г. (уже сертифицированные для полетов в London City). Планируемая загрузка на ежедневном рейсе – до 65 процентов. Все бы хорошо, но снова одно «но». Odyssey Airlines, образованная в октябре 2010 года, была зарегистрирована известным британским бизнесменом Адамом Скоттом, что подтверждается промышленным регистром Великобритании. Но при этом сам г-н Скотт отрицает все связи с данным проектом и негодует по поводу большого количества обращений в его адрес.

Так что же это за зверь, Odyssey Airlines? Ведь с одним из представителей компании нам все-таки удалось поговорить, правда в процессе подготовки материала связь как-то неожиданно прервалась.

С Рождением, Терминал «А»!

Новогодний подарок преподнесла клиентам бизнес-авиации компания «Авиа Групп». 21 декабря 2011 года аэропорт Шереметьево обзавелся полноценным терминалом по обслуживанию рейсов деловой авиации. В международном аэропорту Шереметьево компания «Авиа Групп» открыла терминал «А», который будет обслуживать исключительно бизнес-клиентов.

По словам Генерального директора ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» Михаила Василенко: «Новый терминал в Шереметьево - это не только естественное развитие бизнеса в сфере деловой авиации, но и важный шаг на государственном уровне. После запуска Терминала А не только значительно возрастут объемы перевозок деловой авиации в Шереметьево, но и повысится сервис и комфорт для пассажиров данного сегмента».

В настоящее время на территории Международного аэропорта Шереметьево уже функционировали два бизнес-терминала Lukoil Avia и Premier Avia, но они работают в интересах частных компаний. Открытие же нового автономного терминала позволит

аэропорту серьезно увеличить трафик воздушных судов бизнес-авиации и привлечь новых перевозчиков.

До марта 2012 года терминал будет работать в тестовом режиме, а начиная с конца марта заработает в полную мощность.

Компания шла к этому событию на протяжении последних пяти лет. Одним из важнейших этапов создания Центра бизнес-авиации в Международном аэропорту Шереметьево стал проект современного специализированного Терминала «А». После запуска терминала объемы перевозок деловой авиации, по прогнозам экспертов, в Шереметьево возрастут на 30% – 50%.

Планировка здания Терминала «А» отвечает требованиям сервиса самого высокого уровня. Просторные и комфортабельные помещения обеспечат пассажирам удобное и приятное времяпровождение в ожидании своего рейса. При разработке и согласовании проекта внутренней планировки помещений особое внимание уделялось размещению и подключению оборудования служб пограничного, таможенного, фито-санитарного и ветеринарного контроля, а также служб авиационной безопасности. Пропускная способность Терминала «А» - 75 тыс. пассажиров в год.

В Терминале «А» предусмотрены просторные залы прилета и вылета:



- 2 VIP-комнаты ожидания вылета;
- 2 VIP-комнаты, оборудованные всем необходимым для проведения переговоров;
- конференц-зал;
- бар с видом на взлетно-посадочную полосу аэродрома;
- магазин Duty Free;
- wi-fi-доступ к сети Интернет во всех помещениях Терминала «А»;
- комната отдыха для пилотов;
- охраняемая автомобильная стоянка на привокзальной площади.

Общая площадь терминала – 2700 кв.м.

С 2006 года в Шереметьево были введены в строй современные специализированные ангары со стоянками для хранения и технического обслуживания самолетов

бизнес-авиации. Ангарный комплекс «Авиа Групп» располагает двумя современными ангарами. Общая площадь ангаров - 15 тыс. квадратных метров. Ангары обладают обширной предангарной площадью - 23 тыс. квадратных метров.

В зависимости от типа (размера) самолета, Ангар №1 вмещает в себя от 4-х самолетов, таких как Airbus ACJ 318/319/320 или Boeing Business Jet, до 12 - 15 воздушных судов таких типов, как Falcon, Hawker, Gulfstream, Cessna, Embraer, LearJet, Challenger. Ангар АНТЦ вмещает до 10 самолетов типа Falcon, Hawker, Gulfstream, Cessna, Embraer, LearJet, Challenger и т.д. и до 3-х ВС типа AirBus 320 или Boeing 737.



«Высокий» сезон

Предновогодняя суета выходит на финишную прямую. Многие россияне уже в предвкушении долгих новогодних каникул. Кто-то проведет их в кругу семьи и друзей, многие отправятся в путешествие. Но есть категория граждан, для которых чужды проблемы, связанные с перелетами и организацией новогоднего досуга. Это клиенты бизнес-авиации. Как в условиях «высокого» сезона работают компании, обеспечивающие рейсы деловой авиации, как решаются многочисленные проблемы, возникающие в процессе подготовки и выполнения рейсов, и о многом другом BizavWeek расскажет Генеральный Директор компании SkyJet Дмитрий Кузнецов.



Наступает так называемый «высокий» зимний сезон. И если большинство наших уважаемых сограждан будут проводить веселые новогодние и рождественские праздники, то для компаний сегмента бизнес-авиации наступает действительно тяжелый период. Как Вы считаете, несмотря на все потрясения, связанные со многими факторами и прежде всего в экономике, каким будет этот отрезок (декабрь – январь) в этом году для российских операторов бизнес-авиации? Можно ли сейчас уже спрогнозировать спрос на бизнес-перелеты?

Надо отметить, что сезон наступил не сейчас, а уже давно, так как основное количество дальновидных пассажиров заранее заботится о таких больших каникулах, как новогодние. Поэтому мы наблюдаем устойчивый спрос на новогодние перелеты еще с августа. Сейчас большинство перелетов уже подтверждено, и остались только частные случаи тех, кто по каким-либо обстоятельствам не мог сделать этого раньше. Спрос на услуги бизнес-авиации несомненно лучше, чем в прошлом году, и по некоторым показателям даже превзошел докризисный уровень.

Ваша компания достаточно молода, но на рынке занимает достаточно весомое место. Для компании зимний сезон это способ быстро заработать и просуществовать какое-то время относительно «безбедно», либо для Вас этот период не более чем запланированный всплеск деловой активности?

Это, разумеется, всплеск деловой активности, но достаточно высокие прибыли не дают нам морального права сидеть до весны спокойно, ожидая очередного



пика, - сразу после новогодних каникул мы активно приступаем к развитию и углублению наших смежных сегментов бизнеса, а именно кейтринговой компании SkyPoint. В частности, развития региональных представительств, так как на это существует большой спрос у наших партнеров.

Какие основные проблемы возникают в декабре-январе у операторов, и как Ваша компания преодолевает их? Существует ли дополнительный набор «временных» специалистов в это время? Если да, расскажите об этом, пожалуйста, поподробнее.

Безусловно, зимний период является более сложным для осуществления деятельности, нежели теплое время года - тут имеют существенное значение погодные условия: снегопады, туманы, обработка

реагентами. Ввиду повышенной загруженности аэропортов в это время случаются частые задержки вылетов самолетов, много других моментов, требующих повышенного внимания со стороны брокера, начиная от возможной утери багажа до потери заявки на пропуск автомобиля пассажиров в терминал, дополнения списка пассажиров, что требует повышенного внимания всех сотрудников нашей компании 24 часа в сутки, начиная от руководства и заканчивая представителями в аэропортах и водителями, доставляющих питание на борта. Мы даже в этом году расширили штат операторов компании SkyPoint.

Существует ли практика отслеживания движения клиентов (начиная от выезда из офиса и заканчивая прибытием в аэропорт назначения)?

Конечно, мы отслеживаем движение клиента от момента, когда он встал из-за стола после обеда и собрался выезжать в аэропорт, чтобы к моменту приезда его в терминал все было готово: представитель ждал у терминала, борт был готов, слот на вылет подтвержден и прочее.

Как решаются вопросы, связанные с внезапным отсутствием воздушного судна либо плохими метеороусловиями?

Следует разделить эти две проблемы: невылет самолета из-за погодных условий - это одна проблема, а невылет самолета по техническим причинам - совершенно иная. Мы в своей работе сотрудничаем только с проверенными операторами, состояние флота которых отвечает всем международным стандартам безопасности и качества. Но если случится так, что техническое состояние самолета не позволит выпол-



нить рейс, мы гарантируем возможность быстрой замены самолета и выполнение рейса согласно требованиям заказчика. Специфика новогодних направлений не дает возможность исключать погодный фактор, и все пассажиры абсолютно нормально к этому относятся. Обычно мы предлагаем либо ближайший аэропорт к пункту назначения, либо дождаться изменения погодных условий, если прогноз благоприятный.

В вашей практике много ли отказов от полетов в этот период?

Отказы случаются, но говорить о том, что это количество больше, чем в любой другой сезон, нам не

приходится. Все клиенты стараются планировать заранее свой новогодний отдых, и отменять поездки, тем более в последний момент без весомых причин, никто не будет.

Как в Вашей компании отмечают Новый Год?

В этом году у нас корпоратив намечен на 5-е января, т.к. сделать это перед Новым Годом физически невозможно.

От всей команды SkyJet хотелось бы пожелать коллективу и читателям Bizavnews счастья и удачи в наступающем 2012 году!

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолёта. А сведения о том, был ли совершен рейс или нет, остаются за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные европейские маршруты

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 19 по 25 декабря 2011 г.

| Из.../В... | Германия | Великобритания | Франция | Италия | Австрия | Швейцария | Россия | другие |
|----------------|----------|----------------|---------|--------|---------|-----------|--------|--------|
| Германия | 64 | 20 | 26 | 10 | 11 | 13 | 45 | 89 |
| Великобритания | 10 | 58 | 57 | 25 | 6 | 151 | 63 | 179 |
| Франция | 16 | 49 | 112 | 51 | 5 | 64 | 75 | 295 |
| Италия | 6 | 40 | 29 | 8 | 1 | 13 | 56 | 116 |
| Австрия | 9 | 12 | 0 | 1 | 1 | 24 | 14 | 78 |
| Швейцария | 12 | 35 | 56 | 10 | 0 | 14 | 74 | 102 |
| Россия | 27 | 57 | 181 | 102 | 39 | 272 | 3 | 567 |

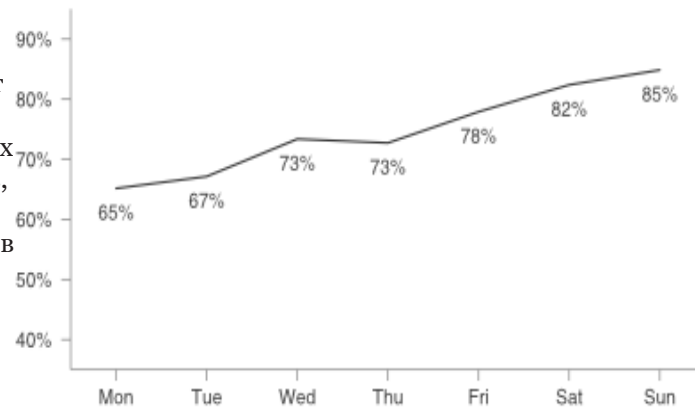
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 19 по 25 декабря 2011 г.

| Из.../В... | Германия | Великобритания | Франция | Италия | Австрия | Швейцария | Россия | другие |
|----------------|----------|----------------|---------|--------|---------|-----------|--------|--------|
| Германия | 16 | 3 | 4 | 0 | 0 | 1 | 10 | 8 |
| Великобритания | 4 | 44 | 7 | 0 | 1 | 2 | 5 | 24 |
| Франция | 2 | 20 | 12 | 0 | 1 | 14 | 8 | 20 |
| Италия | 3 | 2 | 5 | 2 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| Австрия | 4 | 2 | 3 | 0 | 3 | 0 | 4 | 8 |
| Швейцария | 3 | 13 | 13 | 3 | 6 | 7 | 9 | 17 |
| Россия | 2 | 4 | 1 | 2 | 6 | 3 | 0 | 7 |

Индекс наличия свободных самолетов

Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



Самолет считается доступным, когда в период 00:00-23:59 с ним не производятся никакие действия.

Индекс стоимости летного часа.

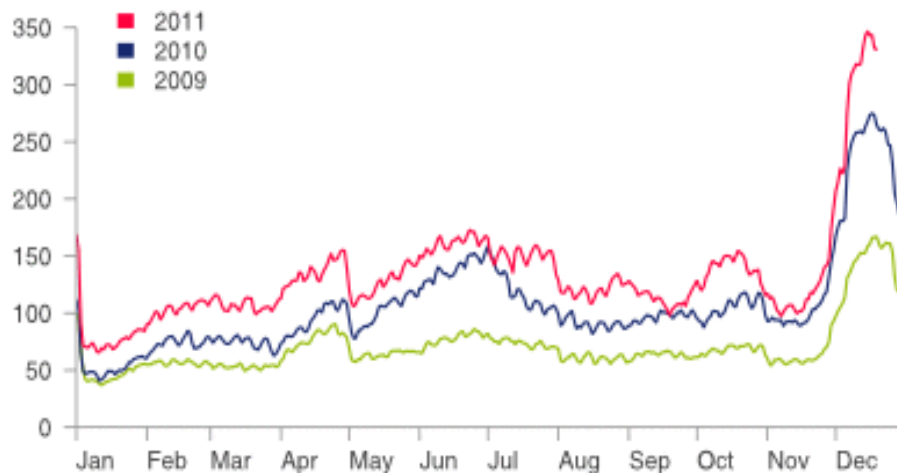
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

Индекс спроса

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



Стоимость летного часа популярных самолетов

| Тип ВС | Средняя стоимость | 3 месяца назад | 6 месяцев назад |
|---------------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cessna Citation Jet | € 1 678 | € 1 697 | € 1 689 |
| Cessna Citation Excel | € 2 870 | € 2 897 | € 2 816 |
| Bombardier Challenger 604 | € 4 870 | € 4 654 | € 4 658 |

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3-х самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку).

Стоимость рассчитана на основе 18 Cessna Citation Jet, 29 Cessna Citation Excel и 35 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

| Место | Направление | количество запросов за месяц |
|-------|----------------------|------------------------------|
| 1 | Цюрих - Шамбери | 85 |
| 2 | Женева - Ле Бурже | 68 |
| 3 | Лутон - Ле Бурже | 64 |
| 4 | Ницца - Женева | 50 |
| 5 | Лутон - Сент Мориц | 42 |
| 6 | Ле Бурже - Женева | 39 |
| 7 | Олбия - Биггин Хилл | 37 |
| 8 | Лутон - Ле Бурже | 35 |
| 9 | Стокгольм - Цюрих | 32 |
| 10 | Ле Бурже - Манчестер | 32 |

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.