



BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

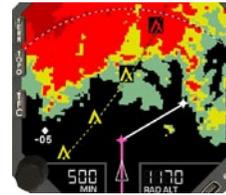
www.bizavnews.ru

№ 27 (128) 7 июля 2012 г.

9 июля в Великобритании открывается один из крупнейших авиасалонов мира Фарнборо-2012. Российским предприятиям участие в выставке дается в этом году особенно сложно. Многие участники получили британские визы в последний момент - еще в начале недели виз не было у значительной части делегации.

Чем ближе открытие салона, тем сильнее сгущаются тучи над российской делегацией. Накануне отбытия в Англию представители многих российских авиапроизводителей с ужасом выяснили, что консульство не дает многим из них въездные визы. Отказы в получении виз почти сразу были объяснены попытками Лондона надавить на Москву. «Не хочется думать, что такая ситуация связана с позицией России по военно-техническому сотрудничеству с Сирией и формированием неких «черных списков», но сама собой напрашивается мысль, что дело здесь не только в технических проблемах британской бюрократии», – заявил журналистам представитель одной из российских компаний.

Впрочем, далеко не все согласны с тем, что корень зла – в умысле британских политиков и происках их агентов. По мнению некоторых специалистов, неудачи с получением виз связаны с обычным российским разгильдяйством. «Проблемы с визами действительно существуют. Однако они вызваны большой нагрузкой консульских служб в подготовке «Олимпиады 2012», которая начнется в Лондоне 27 июля. Из-за этого срок выдачи виз был увеличен до трех недель. Соответствующая информация была доведена до российских участников еще в феврале, однако руководство многих компаний, как всегда, понадеялось на «авось».



Только безопасные полеты

С 1 июля 2012 года в России вступили в действие требования по оборудованию воздушных судов бортовыми системами предупреждения столкновений самолетов в воздухе (БСПС) и системами предупреждения о близости земли (GPWS)

стр. 14



FBO RIGA готовится к «Новой волне»

В дни конкурса «Новая волна 2012» FBO Riga и рижский аэропорт готовятся обслужить более 200 рейсов и более 600 VIP-пассажиров. Для сравнения, в год компания принимает порядка 2000 рейсов

стр. 15



Испытания джетам

За всю историю бизнес-перевозок в Украине местные аэропорты никогда еще не сталкивались с таким трафиком как на ЕВРО 2012, особенно в финальной его части. Основная нагрузка в этот период легла на аэропорты «Борисполь» и «Жуляны»

стр. 18



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: -13,9%; индекс стоимости: -2,07%

стр. 19



АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

Трафик через лондонский FBO Rizon Jet вырос в 3 раза

Лондонский терминал катарского оператора Rizon Jet, построенный менее года назад и расположенный в аэропорту Биггин Хилл, увеличил трафик в три раза.

Спрос на рейсы бизнес-авиации в столицу Соединенного Королевства вырос на фоне мероприятий высокого уровня, таких как Алмазный Юбилей Королевы Елизаветы II и Олимпийские Игры. Также на спрос оказала влияние непревзойденная репутация компании в сфере безопасности и качества обслуживания клиентов. Именно поэтому, по мнению компании, команда Rizon Jet в Биггин Хилл привлекает большое количество новых клиентов.

Директор британского FBO Алан МакГрил говорит: «За шесть месяцев нашего второго года работы трафик и количество пассажиров нашей базы в

Лондоне вырос почти на 300% по сравнению с прошлым годом. Инженерно-технические работы также показывают обнадеживающую динамику, особенно для самолетов Bombardier и Hawker, для которых у нас есть одобрение от большинства юрисдикций на линейное и базовое обслуживание».

По словам МакГрила, несмотря на «мрачную» экономику и общий боковой тренд на рынке бизнес-авиации, у Rizon Jet UK наблюдается обратная тенденция, и продажи растут от месяца к месяцу. «Отзывы клиентов показывают, что мы правильно оценили соотношение качества обслуживания клиентов и цены. «Тем не менее, несмотря на уверенность в лояльности новых клиентов, мы не будем останавливаться на достигнутом и продолжим упорно трудиться, чтобы удовлетворить и превзойти их ожидания», заключил глава Rizon Jet UK. 




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






Деловая авиация не забыта

ОАО «Международный аэропорт «Нижний Новгород» (МАНН, «Стригино») намерено направить 27,386 млрд. рублей на развитие нижегородского аэропорта.

По решению инвестсовета ОАО «МАНН» было выделено шесть земельных участков под создание необходимых функциональных зон: пассажирских и грузовых терминалов, железнодорожной станции, командно-диспетчерской вышки, отеля, торгового центра.

По словам министра инвестиционной политики Нижегородской области Наталии Казачковой, МАНН подал на инвестсовет 6 заявок на предоставление земельных участков общей площадью 177 га. В числе них, заявка на строительство ангара и площадки для обслуживания деловой авиации, зданий по

обслуживанию транспорта и сооружений аэропорта, контрольно-пропускного пункта и зданий аэропортовых служб, многоуровневой парковки. На эти нужды выделен земельный участок площадью 213,931 тыс. кв. м. Объем инвестиций - 1,685 млрд. рублей. 35% средств на развитие аэропорта - собственные средства компании, 65% - заемные.

«Наше самое главное пожелание, чтобы по результатам реконструкции пассажирам был обеспечен максимальный комфорт. Система доступа в аэропорт должна быть на уровне лучших международных стандартов, и инвестор с пониманием относится к нашим требованиям», отметил глава Нижнего Новгорода Олег Сорокин.

Однако одной из основных сложностей при реализации проекта будет освобождение территории от прав третьих лиц и расселение частного сектора.

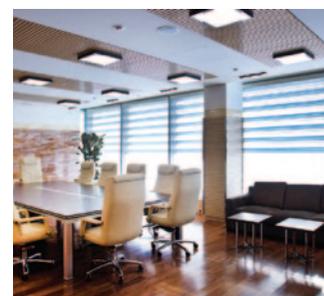
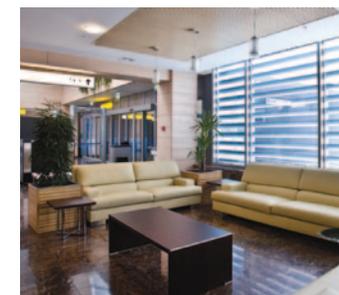
«В непосредственной близости от аэропорта жилья быть не должно. Уверен, что жители этого района с удовольствием поменяют его на более спокойный. На данный момент мы сделали большой шаг, областные и городские власти понимают, чем нужно помогать инвестору, чтобы он как можно быстрее завершил реконструкцию аэропорта», подчеркнул Олег Сорокин.

Инвестсовет одобрил все представленные заявки ОАО «МАНН».



Фото Экзот, www.aviaforum.ru

КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

Фарнборо ждет

Производители бизнес-джетов анонсируют форматы своего участия в выставке Фарнборо 2012. На сегодняшний момент объявили о своем участии Bombardier, Embraer, Hawker Beechcraft и Dassault Falcon.

Bombardier в этот раз привезет пять самолетов: деловые Global 6000 с кабиной Vision Flight Deck, Challenger 300 и Learjet 45XR и коммерческие Q400 и CRJ900. Также на этом мероприятии канадский производитель запустит свой новый всемирный слоган - The Evolution of Mobility.

Embraer покажет модернизированный Legacy 650 с новым пассажирским салоном. Также на стенде производителя будет показан полноразмерный макет салона среднего Legacy 500.

Hawker Beechcraft на Фарнборо 2012 покажет только винтовые самолеты: T-6C, специализированный

Beechcraft King Air 350ER и пассажирские King Air B200 и King Air 350. Таким образом, производитель не будет демонстрировать бизнес-джеты. Это может быть связано с идущим в настоящее время процессом банкротства компании, в результате которого производитель подвергнется реструктуризации и может отказаться от производства реактивных самолетов.

Dassault Falcon на статической стоянке покажет Falcon 7X и Falcon 2000LX.

Также на статике будет представлен Airbus ACJ319, управляемый компанией Acropolis Aviation, который недавно вышел из цехов Airbus Corporate Jet Center в Тулузе. Салон этого самолета разработан дизайнерской студией Alberto Pinto. А еще можно будет увидеть Eclipse 550, Piaggio Avanti II и Pilatus PC-12.

На авиасалоне Фарнборо 2012 деловая авиация обычно представлена не особенно широко, так как это мероприятие имеет уклон в сторону коммерческой и военной авиации. Тем не менее, на этой выставке можно ожидать подписания нескольких договоров на поставку бизнес-джетов. Например, на прошлой выставке в 2010 году Bombardier продал 13 деловых самолетов.

Фарнборо 2012 открывается 9 июля 2012 года и продлится до 12 июля. На выставке примет участие почти 1500 экспонентов из 70 стран, а по прогнозам организаторов, посетителей будет до 120 тысяч.



27-29 2012
сентября

Седьмая
международная
выставка
деловой авиации

аэропорт Внуково-3
JETEXPO
MOSCOW 2012

В Шенноне будет новый VIP-зал

Quintessentially Aviation, подразделение компании Quintessentially, работающей на luxury-рынке, собирается построить в ирландском аэропорту Шеннон VIP-зал, который будет ориентирован на ближневосточных клиентов, летящих в США.

Инвестиционный договор был подписан на прошлой неделе во время второй ежегодной «Ирландской Конвенции бизнес-авиации», которая проходила в аэропорту Шеннон. Quintessentially Aviation будет использовать этот объект в качестве своего флагманского решения по обслуживанию трафика бизнес-джетов из аэропорта Аль Батин, Абу-Даби, который в настоящее время является самым перспективным специализированным бизнес-аэропортом Ближнего Востока.

Главный управляющий директор Quintessentially Aviation Брендан МакКуаинд говорит: «Quintessentially Aviation уже предоставляет консьерж-сервис для первого класса British Airways в аэропорту Хитроу, и мы обеспечим такой же уровень обслуживания здесь, в международном аэропорту Шеннон, для наших клиентов из Ближнего Востока, путешествующих в США».

Новый VIP-зал будет иметь пост предварительного досмотра, пассажиров летящих в США. И это уникальное предложение, которое позволит ближневосточным клиентам компании пройти необходимые пограничные и таможенные процедуры во время технической посадки. После этой процедуры они смогут лететь в любой внутренний аэропорт Соединенных Штатов. Компания будет обслуживать в новом салоне владельцев бизнес-джетов и операторов из Ближнего Востока и Центральной Европы и надеется на рост ежегодного трафика через аэропорт Шеннон до 4500 операций.

Saudia Private Aviation построит четыре FBO в Саудовской Аравии

Сразу четыре новых комплекса по обслуживанию рейсов бизнес-авиации до конца года появятся в Саудовской Аравии. Об этом сенсационном проекте, который должен быть реализован в столь короткий срок, сообщили в компании Saudia Private Aviation (входит в структуру национального перевозчика Saudia Arabian Airlines).

Новые FBO будут построены и открыты в Джидде, Даммане, Эр-Рияде и Медине. В настоящее время все планы строительства объектов согласованы с администрацией аэропортов и начинают реализовываться. В компании не сообщают о размере инвестиций, обещая подробно рассказать об этом в начале осени, после ввода в эксплуатацию первого комплекса в Джидде. Так же в компании заявили о том, что первоначально сами будут управлять новыми FBO, однако не исключили возможность в будущем привлекать партнеров из ряда сопредельных государств.

В настоящее время Saudia Private Aviation достаточно динамично развивается. В компании приводят цифры, которые ярко иллюстрируют динамику развития компании. «В 2009 году, когда Saudia Private Aviation совершила первый рейс, нашими услугами пользовались всего лишь 69 клиентов, но уже в 2011 году их количество возросло до 596. К концу этого года мы планируем иметь уже 750 VIP-клиентов», комментируют в компании.



Параллельно росту пассажиропотока, растет и воздушный парк компании. В настоящее время он состоит из 10-ти лайнеров Dassault Falcon 7X и Hawker 400XP, а до 2020 года флот Saudia Private Aviation, согласно прогнозам, увеличится вдвое. Кроме этого, в распоряжении Saudia Private Aviation всегда есть парк VIP-самолетов головной компании Saudia Arabian Airlines: Boeing 777, Boeing 747, Embraer 170, Airbus A330 и Airbus A320.

Основной рынок для перевозчика – страны Ближнего Востока, на которые приходится почти 70% всего трафика, а остальные 30% - на Европу.



Аварийность бизнес-джетов выросла

В первом полугодии 2012 года наблюдалось увеличение, по сравнению с тем же периодом прошлого года, общего количества аварий в деловой авиации. Это произошло из-за инцидентов с участием зарегистрированных в США бизнес-джетов, которые совершали полеты за пределами Соединенных Штатов.

По предварительным данным, подготовленным AINonline, в первой половине этого года произошло 19 аварий без жертв, против 18-и в первой половине 2011 года. В то же время во втором квартале 2012 г. не произошло ни одной катастрофы с человеческими жертвами с участием зарегистрированных в США бизнес-джетов, а две катастрофы из трех в первом квартале текущего года произошли за пределами США. Во всех трех авиационных происшествиях в первом полугодии этого года с участием зарегистрированных в США бизнес-джетов погибли 14 человек, по сравнению с четырьмя погибшими в одной аварии в первой половине прошлого года.

Количество аварий с зарегистрированными в США турбовинтовыми самолетами без жертв, повторяют цифры бизнес-джетов – 19 в первом полугодии этого года против 18-и за тот же период прошлого года. Но в сегменте турбовинтовых самолетов количество погибших уменьшилось: семь человек погибли в двух катастрофах в первом полугодии 2012 года по сравнению с 13-ю погибшими в четырех авариях в прошлом году.

В первой половине этого года не было аварий с неамериканскими бизнес-джетами, тогда как в первом полугодии прошлого года было три аварии без летальных исходов и три катастрофы.

Остров Мэн зарегистрировал 500-й самолет

Авиационный реестр острова Мэн зарегистрировал 500-й самолет. Оффшорная зона начала работу в мае 2007 года. Что характерно, юбилейным воздушным судном стал бизнес-джет - Bombardier Global 5000. Он получил бортовой номер M-SEAS. Это новый самолет, и он прибыл с завода в Монреале, Канада, и зарегистрирован 1 июля 2012 года.

«Я хотел бы поздравить Хартли Эльдера и всю команду Регистра с этим достижением», сказал Джон Шиммин, министр экономического развития. «Огромный успех реестра является доказательством их упорного труда, высокого уровня обслуживания клиентов и прочных отношений с авиационной от-

раслью на острове Мэн».

В среднем в год **префикс «М»** получают порядка 100 воздушных судов. При этом за последние два-три года наблюдается тенденция регистраций крупных бизнес-джетов типа Gulfstream G550 и Dassault Falcon 7X и Bombardier Global, и наоборот, снижение интереса со стороны владельцев нижнего сегмента.

В настоящее время остров Мэн является самым быстрорастущим в мире регистром морских и воздушных судов и, по данным Flightglobal, занимает 7-е место среди всех регистров по количеству зарегистрированных бизнес-джетов.

Этот Global 5000 (M-BLUE) внесен в реестр 30 мая 2012 и стал 489-м



Еще восемь Global'ов в «плюс»

Компания Bombardier Aerospace объявила о получении твердого заказа на восемь бизнес-джетов семейства Global. Неназванный покупатель заказал три Global 6000 и пять Global 8000. Сумма сделки, по прайс-листу 2012 года для стандартной комплектации самолета, оценивается примерно в \$ 507 млн.



«Характеристики самолетов семейства Bombardier Global являются уникальными в нашей отрасли. В бизнес-джетах Global соединились дальность полета, объем салона и кабина экипажа Vision Flight Deck, чего пока не достиг ни один самолет на рынке деловой авиации», говорит Стив Ридольфи, президент Bombardier Business Aircraft. «Сейчас наблюдается сильный импульс продаж продуктовой линейки бизнес-джетов Global, и мы рассчитываем на успех новых Global 7000/8000».

Путешествие по Индии

Мировое турне бизнес-джета Bombardier Global 6000 достигло Индии. Цель этого показа – ознакомить потенциальных покупателей с самолетом, оснащенный новой кабиной экипажа Vision Flight Deck. В Индии состоялся дебют обновленного самолета в Южной Азии. Самолет приземлился в Дели 1 июля и будет гастролить по всей стране до 7 июля 2012 г.

«Global 6000 получил поразительный прием в Индии», говорит Нилеш Паттаньяк (Nilesh Pattanayak), управляющий директор Bombardier Business Aircraft в Южной Азии. «Индийские клиенты очень разборчивы и они признают, что Global 6000 предлагает лучшие технологии в оборудовании кабины, а также в дизайне и комфорте. Наши клиенты поражены

технологиями и дизайном, представленными в кабине экипажа этого бизнес-джета, что еще раз подтверждает лидерство Bombardier в сегменте бизнес-авиации в Индии».

Индия входит в число стран, которые считаются ключевыми развивающимися рынками бизнес-авиации. Глобализация, рост потребности в поездках деловых людей и общий положительный тренд к признанию деловых самолетов способствуют увеличению активности в регионе. В ежегодном прогнозе Bombardier на ближайшие 20 лет, опубликованном в июне 2012 года, Индия получит с 2012 по 2031 гг. 1345 новых бизнес-джетов.



Bell-525 обрастает поставщиками

Bell Helicopter объявила список главных поставщиков для создания «супер-средней» модели вертолета Bell-525 Relentless.

«Наступает важный этап в реализации программы Bell-525 Relentless, поскольку мы переходим с фазы предварительного проектирования в детальное проектирование», рассказывает Ларри Тиммеш, Вице-президент Коммерческих Проектов Bell Helicopter. – «Высокие требования к поставщикам этой программы – доказательство того, насколько далеко мы продвинулись с тех пор, как представили наш проект в феврале на выставке HeliExpo в Далласе».

Компания Bell Helicopter заключила соглашение с ведущими поставщиками оборудования для программы Bell-525 Relentless:

- GKN Aerospace – Конструкция фюзеляжа.
- Goodrich – Противообледенительная система
- Israel Aerospace Industries Ltd – Изготовление пассажирских кресел
- Mesaer Aviation Group – Колесное шасси
- Kuka – Основные структурные элементы
- Pacifica Engineering – Инструменты для обслуживания винта и трансмиссия
- Triumph Group – Конструкция фюзеляжа

«Bell-525 Relentless способен взять на борт 16 пассажиров и изначально спроектирован для эксплуатации в тяжелых условиях, что уже говорит о явном интересе российского рынка к данной модели. – комментирует Александр Евдокимов, представитель Bell Helicopter в России, Казахстане и на Украине. – Bell-525 предназначен для перевозки, выполнения поисково-спасательных операций и многих других функций, которые требуются от вертолетной техники».



EC175 близок к завершению сертификации

Eurocopter вплотную приблизился к завершению сертификации среднего двухдвигательного вертолета EC175, разрабатываемого совместно с китайской корпорацией Avicopter. По сообщениям Eurocopter, в ближайшие месяцы компания готовится поднять в воздух две серийных версии вертолета, а сертификация намечена на конец текущего года.

Первые два прототипа EC175 – PT1 и PT3 – на сегодняшний день в общей сложности провели в воздухе более 300 часов. Еще 200 часов будет потрачено на наземные тесты на прочность конструкции, после чего можно будет приступить непосредственно к финальной фазе сертификационной программы.

В настоящее время серийные вертолеты находятся в процессе сборки на предприятии в Мариньяне. Первый полет вертолета под номером SO1 запланирован на сентябрь. Машина будет принимать участие в испытаниях приборного оборудования, а следующий серийный EC175 под номером SO2 уже предназначен первому заказчику – компании Bristow.

Как сообщил директор проекта EC175 Лоран Вотерин, основной упор сертификационной программы будет сделан именно на оценку возможности использования вертолета в интересах нефтегазовых компаний. По его словам, EC175 оснащен пакетом оборудования, специально созданным для выполнения оффшорных миссий. Вариант для нефтегазовой промышленности рассчитан на 16 пассажиров. Тесты на пригодность к эксплуатации в условиях жаркого климата, полеты с применением TCAS II, а также испытания версии с поплавками будут проводиться в Марселе.



Как заявил Л.Вотерин, вертолет будет способен выполнять 30-минутный полет с сухим редуктором, а время полной загрузки данного вертолета при эвакуации персонала платформы составит всего 27 секунд, что в три раза быстрее установленных норм. Также Eurocopter создал для этого вертолета пакет спасательного оборудования, включающий турель с инфракрасными и оптическими сенсорами и поисковыми радаром с углами обзора 120 или 360 град. По утверждениям производителя, EC175 будет обладать радиусом действия 463 км. Максимальный взлетный вес вертолета будет равен 7500 кг, тогда как полезная нагрузка составит 3300 кг. Скорость полета, по предварительным оценкам экспертов, составит 260 км/ч.

Александр Полищук, АВИ



Hawker Beechcraft рассчитывает продать часть активов

Hawker Beechcraft подал в суд пересмотренный план реорганизации компании в рамках добровольного банкротства по Главе 11, который предполагает возможность продажи части или всех активов производителя.

Компания сообщает, что такое предположение сделано для оценки всех стратегических вариантов, попадающих под новый план реструктуризации, выпущенный 30 июня. Тем не менее, в новом документе, наравне с продажей, продолжает рассматриваться вариант сохранения компании в нынешнем виде, как самостоятельного субъекта предпринимательства.

Документы показывают, что Hawker Beechcraft первоначально выделил 35 потенциальных покупателей, начиная от стратегических инвесторов до потенциальных партнеров из среды частного капитала. Позднее девяти заинтересованным сторонам было предложено провести аудит компании, шесть из которых попросили продлить ревизию до 22 июня. Hawker Beechcraft говорит, что в этих проверках оцениваются различные документы, однако компания пока не приняла никаких определенных решений относительно продажи активов компании третьим лицам.



Hawker Beechcraft Services - одно из немногих прибыльных подразделений компании

План также предусматривает возможность передать, по крайней мере, 81% капитала компании кредиторам, находящимся под защитой Закона о банкротстве. Однако нынешние владельцы компании, фонд прямых инвестиций Goldman Sachs и Onex, в зависимости от исхода дела могут потерять всю свою долю в производителе. Hawker Beechcraft утверждает, что его план реструктуризации справедлив и равноправен.

Hawker Beechcraft был приобретен компанией Goldman Sachs и Onex в 2007 году за 3,3 миллиарда долларов. В мае производитель подал заявление о добровольном банкротстве по Главе 11 Кодекса о

банкротстве в связи с сокращением продаж бизнес-джетов, бледными перспективами рынка и сокращением ликвидности.

В первоначальном варианте плана реструктуризации под названием «Проект Полет» (Project Flight), компания в первую очередь рассматривала варианты сокращения производственной деятельности для выхода из долговой ямы. При этом основными «жертвами» должны были стать бизнес-джеты Hawker.

Hawker Beechcraft рассчитывает утвердить план реорганизации до 15 ноября 2012 года.

Prime Aviation получил новый CL605

Как стало известно BizavNews, казахский оператор Prime Aviation 27 июня 2012 получил новый бизнес-джет Bombardier Challenger 605 2012 года выпуска.

Таким образом, воздушный парк перевозчика, помимо нового самолета, теперь состоит из Gulfstream G200, Hawker 900XP, Bombardier Challenger 604 и Ми-172 в VIP-конфигурации. Кроме этого, в настоящее время в оперативном управлении компании находятся три частных самолета: Challenger 604, Boeing Business Jet и Gulfstream GIV-SP. В настоящее время новый Challenger 605 (бортовой номер P4-AIM), находится в аэропорту Алма-Аты, где он и будет базироваться.

Напомним, что в 2010 году у компании уже был опыт эксплуатации Challenger 605. Тогда Prime Aviation и Rizon Jet (Катар) подписали соглашение о совместной эксплуатации самолета, действие которого истекло в начале этого года. Тогда Казахстан был для Rizon Jet перспективным регионом для развития бизнеса, и компания планировала с помощью ключевого игрока местного рынка существенно укрепиться на нем, первоначально изучив все позитивные и негативные стороны ведения авиабизнеса в стране.

Компания Prime Aviation основана в 2005 году и входит в пятерку крупнейших бизнес-операторов Казахстана вместе с Comlux KZ, Red Apple Jets, Elite Air и Kaz Air Jet.

VistaJet планирует разместить в России 5 бизнес-джетов

Компания VistaJet в течение ближайших 12 месяцев собирается наладить «беспроводной» сервис (точка-точка) в Африке и Китае через коммерческие соглашения с местными операторами. Этот шаг является частью долгосрочной стратегии швейцарской компании по закреплению на всех основных мировых рынках, сообщает Flightglobal. Недавнее соглашение между VistaJet и авиатакси Dexter в России идет в русле этой стратегии.

«Это соглашение позволит VistaJet быстро расширить свое присутствие в России и предложить клиентам рейсы внутри страны. Российские Дальний Восток, Сибирь, а также страны СНГ пользуются большим спросом у клиентов», говорит основатель и председатель VistaJet Томас Флор. В России на начальном этапе будут базироваться два Bombardier Challenger 605, однако по мере роста бизнеса Томас

Флор рассчитывает увеличить парк бизнес-джетов с большим салоном в нашей стране до пяти самолетов. «Сегодня на долю России приходится около трети нашего бизнеса, но ежегодные темпы роста Африки и Китая составляют более 20% и 15% соответственно, что является весьма перспективным», добавляет г-н Флор.

С целью реализации планов по установлению прямых связей между пунктами назначения, VistaJet ведет переговоры с местными африканскими операторами и уже подписала меморандум о взаимопонимании с китайской компанией Beijing Airlines.

В настоящий момент оператор имеет в своем флоте 31 самолет и собирается удвоить это число к 2015 году.

Фото Alexey Vlasyuk, www.jetphotos.net



Qatar Airways и Flexjet - партнеры

Национальный авиаперевозчик Катара Qatar Airways и канадская компания Flexjet (чартерное подразделение канадского авиастроителя Bombardier Aerospace, предлагающее своим клиентам программу долевого владения бизнес-джетами) объявили о заключении стратегического альянса.

Теперь клиентам Qatar Airways доступны более 5000 направлений из Нью-Йорка, Вашингтона, Хьюстона и Монреаля (североамериканские направления, куда в настоящее время летает Qatar Airways) в США, Канаду, Мексику, а также Багамы и другие курортные направления в регионе на самолетах Flexjet. При этом забронировать и оплатить билет на бизнес-джет можно в любом представительстве Qatar Airways или через интернет одной транзакцией. Кроме этого новые партнеры надеются и на увеличения количества североамериканских клиентов Flexjet. По такой же схеме их будут «встречать» самолеты Qatar Executive (дочернее подразделение Qatar Airways) в европейских и ближневосточных аэропортах.

В настоящее время Flexjet предлагает по программе Flexjet Connect более 80 самолетов семейства Bombardier Challenger. В компаниях уверены, что новый альянс принесет свои плоды уже к началу осени.

«Новый альянс дает клиентам из Катара и ряда других стран региона возможность забронировать билет на Qatar Airways и продолжить полет по Северной Америке буквально с помощью одного телефонного звонка. Мы уверены, что наш новый сервис оценят не только бизнесмены, но и путешественники, ведь именно для них было разработано специальное ценовое предложение, при котором продолжение путешествия на самолетах Flexjet станет не обременительным. К тому же для этой категории пассажиров предусмотрены все привилегии, предоставляемые



пассажирам Qatar Executive», - комментируют в Qatar Airways.

Идея партнерских отношений между операторами деловой авиации и линейными авиакомпаниями не нова. Напомним, что по подобной схеме работают немецкая авиакомпания Lufthansa и лидер рынка долевого владения NetJets.

Долгосрочное сотрудничество с NetJets позволило Lufthansa Private Jet (дочерняя компания Lufthansa) занять определенную нишу на европейском рынке бизнес-перевозок. В Lufthansa Private Jet считают,

что благодаря партнерству с NetJets Europe компания сможет обеспечить своим клиентам максимальную гибкость при организации поездок - достаточно позвонить в клиентскую службу Lufthansa Private Jet за 10 часов до полета, и NetJets Europe предоставит один из 150 самолетов в нужный аэропорт. Бизнес-перевозчик сотрудничает с 88 аэропортами в Германии, 900 - в Европе и 5000 - по всему миру. А в начале 2012 года обе компании подписали соглашение об очередном этапе сотрудничества Lufthansa и NetJets. Теперь пассажирам немецкого национального перевозчика стала доступна маршрутная сеть NetJets в США.

Три месяца успешной работы

С момента запуска программы «Джет Тревел Клуб» прошло уже три месяца, и компания поделилась первыми результатами работы и впечатлениями о ходе программы. Рассказывает Президент АВКОМ-Д Евгений Бахтин.

Прежде всего, хочется отметить огромный интерес частных пользователей бизнес авиации к появлению такой программы, превысивший ожидания компании. На выставке EBACE в мае 2012 каждый второй посетитель стенда АВКОМ-Д интересовался условиями вступления в Клуб, принципами работы Клуба и открывающимися возможностями использования бизнес джетов для выполнения частных и корпоративных полетов на самолетах Клуба.

Наплыв посетителей нашего сайта был столь высок, что мы даже вынуждены были поставить его на реконструкцию для изменения структуры, и приносим свои извинения нашим клиентам за перебои с работой сайта.

Количество членов Клуба ежемесячно увеличивалось на 70-80% и уже в июне практически достигло предельного значения для существующего парка самолетов JTC, а интенсивность использования самолетов Клуба в период проведения Чемпионата Европы по футболу была на пределе технических и технологических возможностей экипажей и воздушных судов.

Большинство наших клиентов предпочитали статус ограниченного участия в программе, используя карты Клуба класса Single или Standard. Впрочем, это весьма характерно для первоначальной стадии любого нового бизнес-проекта, когда клиенты проявляют осторожность в установлении долгосрочных отношений, предпочитая некоторую выжидатель-



ную позицию, чтобы посмотреть, как все работает. Для индивидуализации работы маркетинговой и исполнительской команды Клуба в компании было принято решение о выделении Клуба в отдельную организационную структуру, и с июня 2012 года Джет Тревел Клуб стал юридически самостоятельной организацией, предоставляющей фирменное обслуживание от своего собственного лица.

Как и предсказывалось некоторыми экспертами рынка, только относительно небольшое число чле-

нов Клуба воспользовались схемой прямой оплаты аэропортовых расходов, предпочитая поручить эту оплату Клубу, невзирая на 10-15%-нтное увеличение издержек. В отличие от западных коллег, считающих каждый цент корпоративных издержек, российские бизнесмены пока еще не столь внимательно относятся к своим расходам на служебные и частные поездки.

продолжение 

Забавно отметить, что некоторая часть российских бизнесменов все еще придерживается примерно тех же антуражных целей поездки, что и клиенты фирмы «Эх прокачу» из знаменитого романа Ильфа и Петрова с незабвенным водителем Козлевичем (водка-пикник-девочки), воспринимая бизнес-самолет скорее как свидетельство роскоши и престижа, нежели инструмент ведения бизнеса, и сильно удивляясь отсутствию на борту самолета Клуба стюардессы и ограниченному ассортименту бортпитания. Однако, даже они начинают воспринимать преимущества Клубного самолета, сопоставляя полутора или двухчасовую поездку по Московским пробкам в аэропорт в своих мерседесах (без питания и стюардессы) с полетом такой же продолжительности в почти такой же кабине во всегда теплые и гостеприимные Сочи.

В части организации и выполнения полетов, отмечается существенный прогресс в упрощении и расширении доступа в воздушное пространство благодаря действенным мерам Минтранса и Росавиации по совершенствованию отраслевой нормативной документации, позволившей устранить большинство ненужных искусственных бюрократических препятствий для частной и корпоративной авиации, не снижая уровень требовательности к обеспечению безопасности полетов частных воздушных судов.

Однако по-прежнему острой остается проблема отсутствия надлежащей инфраструктуры деловой авиации в российских аэропортах на фоне непомерно высоких монополизированных цен на аэропортовое обслуживание пассажиров и воздушных судов бизнес-авиации. И если в московских аэропортах высокие цены на аэропортовое обслуживание соответствуют качеству и стандартам обслуживания



В аэропорте Ставрополя

бизнес-авиации, то цены в аэропортах Северо-Запада и, особенно, Юга России превышают среднеевропейские в десятки раз при полном отсутствии в этих аэропортах инфраструктуры. Причем обслуживание предоставляется от лица аэропорта несертифицированными фирмами, не имеющими ни оборудования, ни квалифицированного персонала, и зачастую просто переписывающих счета аэропорта за обслуживание с пяти- или десятикратным увеличением. Видимо, Минтрансу и Росавиации следует обратить внимание на деятельность таких организаций в российских аэропортах.

В целом, первые итоги деятельности Джет Тревел Клуба подтверждают правильность выбранной бизнес-концепции, положительное восприятие предлагаемого сервиса российским бизнес-сообществом, что вселяет оптимизм в перспективы развития Клуба. Основываясь на первых результатах работы Клуба, мы уже сейчас пересматриваем планы расширения парка воздушных судов Клуба в сторону ускорения роста поставок новых воздушных судов для членов Клуба.

Только безопасные полеты

С 1 июля 2012 года в России вступили в действие требования по оборудованию воздушных судов бортовыми системами предупреждения столкновений самолетов в воздухе (БСПС) и системами предупреждения о близости земли с функцией оценки рельефа местности в направлении полета (GPWS).

Эти требования предусмотрены Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденными приказом Минтранса России от 31 июля 2009г., и касаются воздушных судов гражданской авиации. В случае недооборудования самолетов и вертолетов данными системами их эксплуатация с 1 июля 2012г. будет приостановлена. По данным министерства транспорта РФ, на 29 июня 2012г. из 307 самолетов отечественного производства, обязательных к оснащению БСПС, 283 воздушных судна оборудованы этой системой. Согласно информации, поступившей из межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации, в конце июня из 1411 воздушных судов отечественного производства (533 самолета и 878 вертолетов), имеющих сертификат летной годности, 1104 воздушных судна не требуют оснащения системой БСПС.

Отметим, что из 533 самолетов отечественного производства, обязательных к оснащению GPWS, 401 воздушное судно по состоянию на конец июня 2012г. было оборудовано этой системой.

При этом, согласно федеральным правилам, вертолеты типа Ми-8, Ми-171, Ми-26, Ка-32 должны быть оборудованы системами GPWS только при выполнении коммерческих воздушных перевозок по правилам полетов по приборам (ППП). Из 803 вертолетов Ми-8 с сертификатом летной годности только 103



оснащены GPWS. Вертолеты типа Ми-171 (16 ед.), Ми-26 (30 ед.) и Ка-32 (29 ед.) не оборудованы GPWS (рейсы будут выполняться по правилам визуальных полетов (ПВП) или на некоммерческой основе). Напомним, что требование о запрете эксплуатации самолетов с газотурбинными двигателями, масса которых превышает 5700 кг, или на борту которых разрешен провоз более девяти человек (Ту-134, Ан-24, Як-40 и др.), не оборудованных системами предупреждения о близости земли и столкновения в воздухе, было сформулировано в приказе Минтранса России от 31 июля 2009г. и изначально должно было вступить в силу с 1 января 2012г. Таким образом, на дооборудование воздушных судов системами БСПС

и GPWS авиакомпаниям предоставлялось почти три года.

Однако по прошествии трех лет, в середине 2011г., ряд региональных авиакомпаний, эксплуатирующих отечественную технику, обратились к президенту РФ и в Правительство с просьбой перенести дату введения этих требований в связи с невозможностью оборудовать свои воздушные суда в установленные сроки. Пойдя навстречу авиаперевозчикам, в конце 2011 г. в авиаправила были введены изменения, согласно которым вступление требований по доработке самолетов и вертолетов были продлены до 1 июля 2012г.

FBO RIGA готовится встречать гостей «Новой волны»

С 24 по 29 июля 2012 года в Латвии традиционно пройдет финал Международного конкурса молодых исполнителей популярной музыки «Новая волна». Каждый год на пять дней маленький курортный город Юрмала превращается в мировую музыкальную столицу, привлекая тысячи музыкантов, туристов, фанатов и собирая практически весь российский бомонд. Для оператора деловой авиации FBO Riga – это период пиковой загрузки, когда в Латвию одновременно прилетают десятки бизнес-джетов со всей Европы, СНГ и России.

Юрмала находится всего в 15 км от Риги, поэтому основной наплыв гостей приходится на столичный аэропорт. FBO Riga работает в Международном аэропорту Риги более 12 лет и предоставляет клиентам полный спектр услуг по наземному обслуживанию самолетов бизнес авиации, экипажей и пассажиров, включая бронирование гостиниц, трансферы, помощь в прохождении таможенных процедур, кейтеринг и так далее.

В дни конкурса «Новая волна 2012» FBO Riga и рижский аэропорт готовятся обслужить более 200 рейсов и более 600 VIP-пассажиров. Для сравнения, в год компания принимает порядка 2000 рейсов. Для того, чтобы обеспечить неизменное качество сервиса во время визита многих высоких гостей, FBO Riga традиционно переходит на круглосуточный режим работы и в несколько раз увеличивает количество персонала.

«Основная трудность во время «Новой волны» - это огромное количество одновременно прилетающих, а затем одновременно вылетающих рейсов, - говорит Роман Старков, член правления FBO Riga. – В прошлом году мы в четыре раза увеличивали количество работников на перроне и в офисе, обеспечивали



постоянное присутствие сотрудников пограничных служб и задействовали дополнительное оборудование и технику на перроне. Несмотря на перегруженность всех служб, мы обеспечили бесперебойное обслуживание каждого рейса, подтвердив статус компании как одного из лучших европейских операторов деловой авиации. В этом году мы ждем всех наших постоянных и новых клиентов и готовы предоставить им полный комплекс услуг класса люкс».

РИГА - региональный авиационный центр

Латвия исторически была одним из важнейших центров авиации в Восточной Европе. Во времена Советского Союза здесь находились важнейшие авиационные предприятия, а также известный институт инженеров гражданской авиации РКИИ-ГА. В современной Латвии авиация играет не менее важную роль, обеспечивая до 2% ВВП балтийского государства (по данным IATA).

В последние десятилетия авиационный рынок Латвии интенсивно растет. При активном участии Международного аэропорта Риги и авиакомпании airBaltic активно растет объем пассажирских авиаперевозок, а с выходом на рынок компании FCG – Flight Consulting Group (материнская компания FBO Riga) Рига стала одним из крупнейших центров деловой авиации в регионе. За 12 лет работы группа привлекла в аэропорт Риги более 3000 клиентов – владельцев и операторов самолетов деловой авиации. Для восточноевропейской страны – результат впечатляющий.

По словам Романа Старкова и Леонида Городницкого, владельцев FCG- Flight Consulting Group, 50-60% клиентов компании – это клиенты из России и СНГ, остальные – из Европы: «В основном мы обслуживаем тех клиентов, которые прилетают в Ригу по каким-то делам или имеют здесь какую-то недвижимость. Российские клиенты очень требовательны к сервису, как на земле, так и в воздухе, поэтому мы постоянно совершенствуем качество сервиса для того, чтобы максимально удовлетворить их потребности».

продолжение ►

Обслуживание в аэропорту

Каким же образом небольшой восточноевропейской стране удалось стать одним из важнейших центров деловой авиации во всей Европе? Работая рука об руку с Международным аэропортом Рига, компания FBO Riga предоставляет своим клиентам полный спектр необходимых услуг по принципу «одного окна» – от наземного обслуживания и парковки бизнес-джетов до безупречного обслуживания VIP-пассажиров в любом из терминалов аэропорта, организации трансфера и размещения в гостиницах.

В числе самых популярных типов бизнес-джетов, обслуживаемых в Риге - дальнемагистральные Bombardier Global Express, крупные Bombardier Challenger 600-605, средние Bombardier Learjet 60/60XR, средне-малые Cessna Citation 560XL/560XLS, малые Premier I.

Компания FCG - Flight Consulting Group - имеет собственный центр планирования и координации полетов, на обеспечении у которого находятся порядка 70 самолетов, летающих по всему миру. То есть, операторы могут воспользоваться услугами диспетчерского центра FCG не только на территории Латвии, но и в любой другой стране, а это, безусловно, привлекательная опция для клиентов.

Услуги класса LUX

Даже если у вас нет собственного самолета, воспользоваться услугами бизнес-авиации совсем не сложно. Заказываете чартер – и вы уже на борту персонального роскошного бизнес-джета летите на отдых или деловую встречу. Латвийский чартерный брокер Baltic Business Aviation Center (входит в состав группы FCG) хорошо известен в Европе и России.



«Мы организуем чартеры «под ключ». Под конкретный запрос клиента мы находим нужный тип судна в нужное время и в нужном месте, выступая, таким образом, посредником, который находит оптимальный вариант, отвечающий всем потребностям клиента. При необходимости организуем весь сопутствующий сервис – встречаем в аэропорту, заказываем трансфер и так далее», - говорит Роман Старков. Кроме того, каждый прилетающий в Ригу клиент FCG может воспользоваться услугами персонального

ассистента. «Сотрудник нашей службы обслуживания клиентов бронирует гостиницу, закажет цветы, бронирует столик в лучшем ресторане, организует развлекательную программу для детей или достанет билет на концерт, куда билеты уже распроданы. Для наших клиентов у нас нет ничего невозможного!», - утверждает Роман Старков.

продолжение ►

Зажигательная вечеринка на пляже, активный отдых на природе или романтический ужин – клиентам FCG скучать в Латвии точно не придется. Так что, если хотите отправиться на «Новую волну» в новом качестве и шикарно отдохнуть – у вас есть море возможностей!

Бизнес-джет

Выгодно ли вообще иметь собственный самолет? По мнению Романа Старкова и Леонида Городницкого, ответ зависит от способа и частоты эксплуатации воздушного судна, государства регистрации, аэропорта базирования, провайдера технического обслуживания и так далее. Для того, чтобы максимально эффективно эксплуатировать свой собственный самолет и избежать любой головной боли по поводу техобслуживания, получения разрешений на полет, обслуживания в аэропорту и так далее, владельцу нужно выбрать надежного партнера по менеджменту воздушных судов и обеспечению полетов. К примеру, бизнес-джетом известного автогонщика Ральфа Шумахера управляет австрийская компания Europ Star, и настолько успешно, что в 2011 году Шумахер приобрел 10% акций этой компании.

Компания FCG имеет большой опыт организации полетов «под ключ» и техобслуживания самолетов деловой авиации, а также постоянно расширяет перечень предоставляемых услуг, прислушиваясь к пожеланиям наших клиентов, и совершенствует качество сервиса в соответствии с европейскими стандартами.

Окно в Европу

С 1 июля 2010 года в Латвии вступили в силу изменения в Миграционном законе, которые предполагают



получение иностранцами временного вида на жительство, если они вложили определенные финансовые средства, способствующие развитию экономики Латвии. Так, претендовать на вид на жительство могут иностранные граждане, вложившие в основной капитал латвийских предприятий не менее 50 тысяч долларов США, а также владельцы недвижимости. Если объект собственности находится в Риге или Юрмале, то он должен стоить не менее 100 тыс. латов (\$200 тыс.), если в другом регионе Латвии – то не менее 50 тыс. латов (\$100 тыс.). Учитывая то, что Латвия входит в зону Шенгенского соглашения, получение вида на жительство в стране открывает двери в Европу для бизнесменов из России и республик бывшего СССР. Приятный кли-

мат и русскоязычное население – дополнительный плюс, ведь клиенты бизнес-класса рассчитывают на максимальный комфорт, и возможность говорить на родном языке входит в это понятие. В FCG отмечают, что с упрощением миграционного законодательства в Латвии количество клиентов – пользователей услуг бизнес авиации – из России и СНГ стабильно растет.

Специально для иностранных клиентов, которые проявляют интерес к приобретению недвижимости в Латвии, FCG предлагает воспользоваться услугами и ведущих юридических бюро и агентов по недвижимости. Надежность всех поставщиков услуг FCG гарантирует, предоставляя услуги только проверенных партнеров.

Испытания джетами

За всю историю бизнес-перевозок в Украине местные аэропорты никогда еще не сталкивались с таким трафиком как на ЕВРО 2012 и особенно в финальной его части. Основная нагрузка в финальный период легла на аэропорты «Борисполь» и «Жуляны». Основной столичный аэропорт «Борисполь» только в период проведения финального матча обслужил около 630 рейсов, четверть которых пришлось на бизнес-авиацию.

Особых проблем, связанных с удовлетворением предварительных заявок, поступивших от компаний, не наблюдалось, за исключением отсутствием достаточного количества парковочных мест на перроне. Но и эту проблему удалось свести к минимуму – помог аэропорт «Жуляны» (кстати, аэропорт смог в период проведения ЕВРО 2012 обслужить 9000 пассажиров), где компании, принявшие решение посетить Киев в последний момент, смогли «запарковать» свои воздушные суда. Так же стоит отметить, грамотную работу всех наземных служб аэропортов. Поэтому для клиентов бизнес-авиации формальности, связанные прохождением таможенного и пограничного контроля, сводилось к нескольким минутам. Также не было отмечено и проблем с поставкой авиационного топлива (в отличие от польских городов, киевские аэропорты существенно не поднимали цену на авиационное топливо).

Всего в день финала ЕВРО 2012 «Жуляны» обслужили 237 рейсов и 6300 пассажиров. Основу трафика в этот период составили как раз самолеты бизнес-авиации. Ну а лидером среди украинских аэропортов по количеству обслуженных рейсов за весь чемпионат стал Харьков. За период проведения Евро-2012 харьковский аэропорт обслужил 1078 рейсов — это втрое больше, чем обычно. При этом количество регулярных рейсов составило 731, чартерных и допол-



нительных рейсов (бизнес-рейсов) — 347. Аэропорта Львова также показал аналогичный рост количества рейсов — во время турнира было выполнено 1477 рейсов (994 регулярных и 483 дополнительных и чартерных). Донецкий аэропорт обслужил почти 2,6 тыс. рейсов, что в 4 раза больше обычного режима работы. Количество регулярных рейсов составило 1,2 тыс., дополнительных и чартерных — более 1,3 тыс.

Вообще в Министерстве инфраструктуры Украины считают, что транспортная отрасль обеспечила гостей Евро-2012 и граждан Украины качественными перевозками. «Транспортная отрасль полностью обеспечила потребности гостей турнира и граждан Украины в предоставлении безопасных и качественных перевозок во время проведения Евро-2012 — значительных сбоев в работе транспорта не произошло, а минимальные задержки быстро и эффективно ликвидировались» - комментируют в Министерстве инфраструктуры. Кстати, в Украине ситуация с обслуживанием бизнес-джетов была с самого начала предсказуема. Специально для ЕВРО 2012 года были построены и модернизированы тер-

миналы крупнейших аэропортов страны с одной стороны, а с другой, в этот период был запущен режим «открытого» неба. Согласно приказу Министерства инфраструктуры, иностранные авиакомпании, имеющие соответствующие лицензии, получают возможность с 15 мая по 15 июля 2012 г. выполнять нерегулярные полеты в Украину и в пределах страны для перевозки футбольных команд, болельщиков, представителей национальных футбольных ассоциаций, УЕФА, а также теле- и радиовещательных компаний.

Директор юридической компании «Spektor law firm» Ольга Спектор отмечает, что открытие воздушного пространства Украины на время ЕВРО 2012 является односторонним волеизъявлением органов государственной власти страны и не влечет за собой никаких подобных обязательств со стороны других государств перед украинскими авиаперевозчиками. Кроме того, данное решение никак не отразится на возможности украинских пассажиров свободно пользоваться услугами тех международных компаний, которые получают возможность осуществлять авиаперевозки, поскольку европейским авиакомпаниям запрещается продавать билеты на свои рейсы на территории Украины. То есть, иностранцы будут возить только иностранцев.

Украинские бизнес-перевозчики не очень обрадовались инициативе Министерства инфраструктуры «открыть» небо. Их реакция вполне понятна — решение ведомства предоставляет преимущество исключительно иностранным компаниям, украинские же самолеты свободно бороздить небо Европы не смогут. Но на самом деле ситуация сложилась как нельзя лучше для местных операторов. Многие украинские игроки рынка бизнес-перевозок не скрывают своего удивления относительно количества заказов, которые они смогли реализовать за этот период.

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 в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	79	51	20	67	26	38	16	140
Великобритания	30	182	234	171	3	53	39	515
Франция	42	175	270	133	27	75	110	421
Италия	87	138	145	149	11	77	333	284
Австрия	10	3	27	10	1	2	26	22
Швейцария	39	49	101	82	2	6	46	142
Россия	29	23	261	263	3	4	4	679

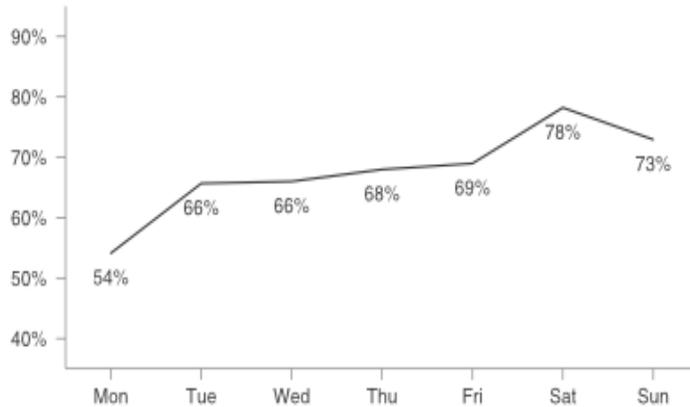
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	5	3	2	7	4	2	19
Великобритания	3	52	8	6	1	3	0	29
Франция	6	13	19	10	3	13	12	29
Италия	8	7	9	8	3	4	9	24
Австрия	3	0	2	0	8	1	0	8
Швейцария	2	6	12	3	3	2	1	11
Россия	3	3	4	4	4	1	1	23

Индекс наличия свободных самолетов

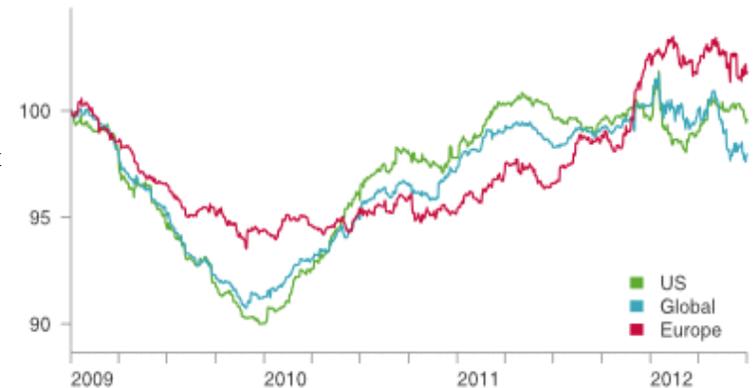
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1 739	€ 1 716	€ 1 690
Cessna Citation Excel	€ 2 908	€ 2 797	€ 2 767
Bombardier Challenger 604	€ 5 051	€ 4 715	€ 4 864

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 21 Cessna Citation Jet, 28 Cessna Citation Excel и 36 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ле Бурже - Ницца	206
2	Ницца - Ле Бурже	154
3	Лутон - Ницца	150
4	Фарнборо - Ницца	121
5	Ницца - Лутон	104
6	Лутон - Ибица	103
7	Женева - Ницца	90
8	Ницца - Ибица	87
9	Ле Бурже - Ибица	87
10	Ницца - Биггин Хилл	80

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.