



## Первый BBJ в Китае.



Базирующаяся в Пекине авиакомпания Deer Jet получила первый в Китае BBJ.

“Введение в строй BBJ является важной вехой в развитии деловой авиации в Китае”, сообщает компания.

BBJ имеет местный регистрационный номер B5266. Самолет рассчитан на 18 пассажиров

и оборудован спальней, конференц-зал и баром.

Deer Jet - дочерняя компания четвертого по величине китайского авиаперевозчика Hainan Airlines. Компания осуществляет чартерные перевозки. Флот перевозчика, помимо полученного BBJ, состоит из нескольких A319, 4-х Hawker 800, 2-х Hawker 850XP, 1-го Hawker 900XP, 4-х Gulfstream G200, 4-х Gulfstream IV и 1-го Gulfstream V. Deer Jet позиционируется прежде всего как оператор деловой авиации.

Стоит отметить, что в течение этого года уже несколько операторов бизнес авиации и частных владельцев получили новые деловые самолеты. Так в марте месяце были сертифицированы и переданы китайским заказчикам первые Falcon 7X и Hawker 4000. Производители и операторы, в связи с растущим спросом на бизнес джеты, готовят инфраструктуру для обслуживания самолетов и пассажиров - открывают новые сервисные центры и FBO в Азии. Эту тенденцию предсказывали все ведущие аналитики, и она может быть связана такими факторами как неудовлетворенный спрос на бизнес перевозки и все-таки экономический рост в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Нельзя сбрасывать со счетов и проведение в Китае Всемирной выставки «EXPO-2010». В течение шести месяцев с 1 мая по 31 октября 2010 г. Шанхай будет принимать множество бизнесменов и миллионеров, которые привыкли передвигаться по воздуху с комфортом.



## Иномарки залетают в президентский отряд.

Специальный летный отряд по перевозке первых лиц государства впервые в истории может пополниться иностранными самолетами.

стр. 4



## ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

### Три небесных класса.

Воздушное пространство над территорией РФ, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на РФ делится на три класса.

стр. 5



## АНАЛИТИКА

### 10 “заповедей” NBAA.

NBAA постоянно ищет пути, чтобы помочь своим членам свести к минимуму издержки и расходы на топливо, что сегодня является одним из основных статей расходов при эксплуатации самолетов.

стр. 6



## АНАЛИТИКА

### Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode о состоянии европейского рынка деловой авиации. Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации.

В выпуске информация на период с 29 марта по 04 апреля 2010 г.

стр. 9

1952  
**BURNS  
GUITARS**  
London



DISTRIBUTOR  
**8(985)7629776**  
ber@burnsguitar.ru  
[www.burnsguitars.com](http://www.burnsguitars.com)

## Сервис-центр Cessna Citation стал лучшим по итогам 2009 года.

29 марта 2010 года в г. Вичита компания Cessna Aircraft, а Textron Inc. была названа победительницей среди компаний, предоставляющих сервисное обслуживание по итогам прошлого года.

MarketTools CustomerSat ACE ежегодно вручает премии компаниям, получившим самое большое количество одобрений от потребителей, использующих программное обеспечение MarketTools CustomerSat с целью управления обратной связью. Компания Cessna использует MarketTools CustomerSat для определения уровня качества услуг, предоставляемых сервисными центрами владельцам и операторам воздушных судов Cessna.

Cessna управляет целой сетью, состоящей из восьми сервисных центров, расположенной на территории Соединённых Штатов, обеспечивая сервисным обслуживанием более чем 6000 самолётов семейства Citation круглый год. Компания Cessna предлагает различные варианты услуг по содержанию и ремонту самолётов, благодаря своей обширной программе ServiceDirect, основываясь на местоположении клиента.

Компания Cessna является крупнейшим производителем самолётов авиации общего назначения в мире. Основу бизнеса составляет производство реактивных самолётов семейства Citation, однодвигательных турбовинтовых самолётов Caravan, а также однодвигательных поршневых воздушных судов. В 2009 году компания Cessna поставила заказчикам 754 самолёта, из которых 289 было бизнес-джетами, при этом получив прибыль примерно в \$3,3 миллиарда. Со времени основания компании в 1927 году, Cessna поставила заказчикам более чем 192 тысячи своих самолётов по всему миру, из них более чем шесть тысяч реактивных самолётов семейства Citation.



## Hawker Pacific открывает FBO в Шанхае.



Hawker Pacific и Администрация аэропортов Шанхая официально открыли новый комплекс бизнес авиации в Международном аэропорту Хунцяо 27 марта 2010.

Администрация аэропортов Шанхая является оператором два городских аэропортов, которые к тому же самые загруженные в Китае.

Созданное Hawker Pacific и Администрацией аэропортов Шанхая совместное предприятие изначально будет оказывать услуги по обслуживанию пассажиров, включая полный комплекс таможенных, карантинных и иммиграционных услуг, а также стоянку самолетов в ангаре.

Когда бизнес комплекс заработает на полную мощность, клиентам будут предложено техническое обслуживание и ремонт самолетов и услуги по управлению самолетами. Оперативное управление должно привлечь к сотрудничеству международных

и местных владельцев бизнес джетов и поддержать брокеров и поставщиков сервисных услуг.

FBO площадью 3100 кв. м. предлагает полный комплекс услуг по обслуживанию пассажиров и включает в себя большой холл, пять переговорных комнат, кинотеатр и конференц-зал, а также помещения для отдыха экипажей. 4000-метровый ангар достаточно просторен, чтобы рядом поставить два ВВJ.

Перрон общей площадью 7100 кв. м. способен принять до 6000 самолетов в год. В четвертом квартале 2010 года компания планирует получить постоянный сертификат на техническое обслуживание самолетов в новом FBO. А тем временем, сертифицированная мобильная группа Hawker Pacific будет обеспечивать техническое обслуживание по мере необходимости.

Исполнительный директор Hawker Pacific Алан Смит сказал: "Создание совместного предприятия в Шанхай является чрезвычайно важной вехой для Hawker Pacific, как с корпоративной точки зрения так и с перспективой на будущее.

Заказать авиационные услуги во время проведения Всемирной выставки «Экспо 2010» в Шанхае, которая начинается в мае и будет продолжаться в течение шести месяцев, уже тяжело. Ожидается, что в это время новым FBO воспользуется большое количество клиентов.

За последние два года в соответствии со своей программой расширения присутствия в регионе, Hawker Pacific также открыла ряд сервисных центров в Сингапуре, Малайзии и на Филиппинах.



Eclipse Aerospace представляет программу Total Eclipse.



Eclipse Aerospace, Inc (EAI) объявила о новой производственной программе названной «Total Eclipse», предназначенной для привлечения новых заказчиков на покупку VLJ Eclipse-EA500. Программа Total Eclipse знаменует собой завершение модернизации самолета EA500.

В сентябре 2009 г. Eclipse Aerospace приступила к реанимации производства и модернизации парка из 260 самолетов Eclipse 500. Итогом этой работы должно было стать возрождение Eclipse 500. Став владельцем производителя, компания Eclipse Aerospace инвестировала финансовые средства в завершение разработки и сертификацию Eclipse EA500, имеющего теперь систему оповещения об обледенении и GPS в автопилоте.

«Новая ступень развития EA500 – это современный, безопасный двухдвигательный реактивный самолет с высокими летными характеристиками и низкими эксплуатационными расходами и воздействием на окружающую среду», сказал президент Eclipse Aerospace Мейсон Холланд (Mason Holland). «В своем стремлении представить самолет, бывший производитель EA500 [Eclipse Aviation Corporation] поставил заказчикам самолет, заверченный на 85% .

Это были замечательные самолеты, но им не хватало некоторых важных функций. Сейчас мы полностью завершили проект EA500».

Eclipse Aerospace вновь привлек к сотрудничеству основных поставщиков компонентов и систем самолета. В компании сейчас работают с более 100 инженеров и техников, которые продолжают совершенствовать самолет и расширяют функциональность систем, которые будут использованы при производстве следующей модификации самолета.

Самолет, подготовленный по программе Total Eclipse, имеет все современные возможности. Срок службы планера составит 20000 взлетно-посадочных циклов, самолет имеет новая цветная навигационная система eCharts от Jeppesen Самолет Total Eclipse с заводской гарантией будет стоить 2,15 млн. долл. США.

Производитель также предусматривает Trade-in для нынешних владельцев самолетов Eclipse. По этой программе в течение некоторого времени существующие владельцы могут получить обновленный самолет взамен старого по схеме Trade-in. За б\у самолет Eclipse Aerospace предлагает от \$ 1 - 1,7 млн. в зависимости от состояния.

На «МЕВА 2010» ожидается наплыв участников.

Организатор выставки компания F&E Aerospace рассчитывает привлечь на выставку и конференцию по деловой авиации МЕВА 2010 в Дубай с 7 по 9 декабря 2010 рекордное количество поставщиков услуг и производителей деловой авиации за все время существования мероприятия.

В последней выставке МЕВА 2008, организованной от имени Ближневосточной ассоциации деловой авиации (МЕВАА), приняло участие около 250 экспонентов из 30 стран и свыше 5500 человек посетило шоу. На выставке было заключено контрактов на более чем \$ 1,5 млрд.

Судя по большому интересу среди компаний бизнес-авиации и предварительным заявкам на сегодняшний день в количество участников в 2010 году может достичь 350.

На статической экспозиции будет размещено до 85 самолетов деловой авиации, а площадь павильонов будет увеличена по сравнению с предыдущими шоу. Такой оптимизм прокомментировал управляющий директор F&E Aerospace Элисон Веллер: «В последних прогнозах предсказывается ежегодный рост бизнес-авиации на Ближнем Востоке более чем на 6% в течение следующих 10 лет, что несомненно привлекает операторов деловой авиации и производителей самолетов».

В своем докладе аналитики Frost & Sullivan прогнозируют трафик деловой авиации в регионе достигнет 16000 рейсов в год к 2018 году при ежегодном темпе роста около 6,21%. По этому прогнозу в долгосрочной перспективе Саудовская Аравия имеет около 37% потенциала рынка, а следом идет ОАЭ с 24%. Общее количество деловых самолетов, которые будут поставлены заказчикам с Ближнего Востока составит примерно 458 воздушных судов до 2018 г., в том числе в Саудовскую Аравию около 154 бизнес джетов.





## Иномарки залетают в президентский спецотряд.

Специальный летный отряд по перевозке первых лиц государства впервые в истории может пополниться иностранными самолетами. Это будут два бизнес-джета Dassault Falcon 7х каталожной стоимостью около \$50 млн. Спецотряд не имеет права приобретать западную технику, поэтому самолеты, скорее всего, будут закуплены на петербургскую ГТК «Россия», в которую отряд ранее входил.

О том, что управление делами президента (УДП) впервые в истории планирует принять на эксплуатацию специального летного отряда по перевозке высших лиц самолеты иностранного производства, «Ъ» рассказал источник, близкий к ГТК «Россия». По его словам, сейчас покупка находится в стадии оформления. Источник в Росавиации подтвердил «Ъ», что тип воздушного судна Dassault Falcon 7х уже внесен в сертификат эксплуатанта специального летного отряда «Россия», который осуществляет перевозки первых лиц. Источник в аэропорту Внуково, где базируется отряд, также знает о планах закупки Falcon 7х для спецотряда.

ФГБУ «Специальный летный состав «Россия»» подведомственен Управлению делами президента РФ. Самолеты отряда перевозят президента, вновь избранного и не вступившего в должность президента, премьер-министра, председателей обеих палат Федерального собрания, председателя Конституционного суда, генерального прокурора, руководителя администрации президента и министра иностранных дел. Сейчас в парк воздушных судов отряда входят самолеты Ил-96, Ту-134 и Ту-214.

Пресс-секретарь УДП Виктор Хреков заявил, что у него нет информации по поводу внесения Росавиацией в сертификат эксплуатанта спецотряда самолета Falcon 7х. Он добавил, что УДП не планирует закупать самолеты иностранного производства, поскольку единственным поставщиком авиатехники для



УДП определена Объединенная авиастроительная корпорация. Об этом знает и источник «Ъ»: по его словам, именно поэтому Falcon 7х для президентского спецотряда будут формально закуплены ГТК «Россия», в состав которой спецотряд входил до прошлого года, и будут сданы спецотряду в аренду. Источник «Ъ» в УДП подтвердил, что спецотряду ничто не мешает арендовать самолеты, в том числе и иностранного производства. В ГТК сейчас этим вопросом занимается ее гендиректор Роман Пахомов, чьи полномочия как главы компании вот-вот истекут: согласно протоколу последнего совещания у Игоря Шувалова, его место в ближайшее время должен занять ставленник «Аэрофлота». Сам господин Пахомов комментировать

вопрос о закупке Falcon 7х отказался.

О том, что для президентского спецотряда будут закуплены самолеты Falcon 7х, знают еще два источника «Ъ» на авиационном рынке. Один из них рассказывает, что прорабатывать вопрос о приобретении воздушных судов Dassault Falcon 7х УДП начало еще около года назад. По словам собеседника «Ъ», самолеты не планируется использовать в ходе официальных визитов — в зарубежные поездки президент будет, как и раньше, летать на специально оборудованном Ил-96.

Источник: Коммерсантъ



## Три небесных класса.

Правительство РФ постановлением от 11 марта №138 утвердило новые Федеральные правила использования воздушного пространства РФ.

Одновременно признано утратившим силу постановление от 22 сентября 1999 г №1084 “Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации”.

Настоящее постановление вступает в силу с 1 ноября 2010 г.

Федеральные правила, разработанные в соответствии с Воздушным кодексом РФ и Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 г, устанавливают порядок использования воздушного пространства РФ в интересах экономики и обороны страны, в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства, обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

Воздушное пространство над территорией РФ, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на РФ, делится на нижнее и верхнее воздушное пространство. Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон 8100 м, который относится к верхнему воздушному пространству.

Воздушное пространство над территорией РФ, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на РФ, классифицируется следующим образом:

**класс А** - разрешаются полеты, выполняемые только по правилам полетов по приборам. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются. Ограничения по скорости не

применяются. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения /управления полетами/ обязательно. Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных Федеральными правилами;

**класс С** - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов. Ограничения по скорости не применяются. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения /управления полетами/ обязательно. Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных Федеральными правилами;

**класс G** - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3000 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты

по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения /управления полетами/. При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения /управления полетами/ не требуется. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.

Пересечение государственной границы РФ воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по воздушным коридорам пролета государственной границы РФ. Пересечение госграницы воздушными судами при выполнении международных полетов вне воздушных коридоров допускается только по разрешению правительства РФ. При выполнении международных полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения, открытым для международных полетов, воздушным коридором пролета госграницы РФ является часть воздушного пространства в месте пересечения маршрута обслуживания воздушного движения с линией госграницы РФ.

Основанием для пересечения государственной границы РФ при выполнении международных полетов является разрешение на выполнение международного полета.

При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно двумя и более пользователями устанавливается запрещение или ограничение их деятельности в определенных районах воздушного пространства РФ в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства, осуществляемое путем введения временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений.

## 10 “заповедей” НБАА.

«НБАА постоянно ищет пути, чтобы помочь своим членам свести к минимуму издержки и расходы на топливо, что сегодня является одним из основных статей расходов при эксплуатации самолетов», говорит вице-президент НБАА Майк Николс. «Однако, так как цены на топливо не зависят от нашего желания, есть реальные шаги, предприняв которые можно сократить эти расходы».

В данном документе рассматриваются такие возможности, как поиск поставщиков топлива с минимальными ценами, долгосрочные контракты на поставку топлива с получением скидки, экономичные режимы полета, поддержание самолетов в технической исправности, снижение веса самолета и другие возможности.

Вот эти десять важных принципов для долгосрочной экономии топлива. Редакция BizavWeek рассмотрела каждый принцип с точки зрения применимости его для российских условий.

**Принцип № 1:** *Договоритесь о скидке на топливо в вашем домашнем аэропорте.*

Усилия по поиску наилучших цен на топливо – это первый шаг на пути экономии. Вы привыкли покупать топливо по хорошим ценам в своих аэропортах, но можно найти привлекательное предложение недалеко от своей базы. Многие FBO могут предоставить скидки постоянным клиентам, но не афишируют это. Просите для себя особые условия.

*В России, как правило, поставщик топлива в аэропорт – монополист. Поэтому этот принцип у нас не очень актуален. Хотя после взлета цен на топливо в 2008 г. государство в лице антимонопольной службы предприняло ряд шагов по выравниванию стоимости топлива. Но все равно приходится слышать, что самолет летит, скажем в Баку, чтобы заправиться «под пробку».*



**Принцип № 2:** *Сравнение цен на топливо в различных FBO аэропорта назначения.*

При прилете в аэропорт, который имеет несколько FBO, необходимо сравнить цены на топливо у различных поставщиков. Кроме этого, имеет смысл рассмотреть в качестве конечного пункта альтернативный аэропорт, если цены на топливо различаются в разных аэропортах.

Во многих местах, особенно в районах больших городов, диапазон предложений на стоимость заправки может существенно различаться. Например, в региональных аэропортах за пределами Лос-Анджелеса, разница в стоимости галлона топлива может достигать одного доллара. Так что стоит перед полетом сделать некоторые исследования.

Вот некоторые сайты, где вы можете узнать о стоимости топлива в различных аэропортах:

[www.airnav.com/fuel/local.html](http://www.airnav.com/fuel/local.html)

<http://100LL.com>

[www.aircraftfuel.com](http://www.aircraftfuel.com)

[www.corpaa.org](http://www.corpaa.org)

Конечно, выбор аэропорта и FBO связан с многими факторами и в первую очередь с пожеланиями пассажиров, соответствие аэродромной инфраструктуры для приема самолета и т.д. Поэтому, стоимость топлива является лишь одним из параметров при выборе аэропорта и FBO. Тем не менее, если клиенты готовы к быть гибкими, то экономия может быть существенна.

*В России все с одной стороны сложнее, а с другой проще. Сложнее потому что аэродромная сеть крайне не развита и у операторов, по сути, нет выбора аэропорта, может за исключением московского узла. К тому же российские клиенты в своей массе не особо считают деньги. С этой же стороны и проще: нет выбора – не надо ломать голову, клиент же платит.*

**Принцип № 3:** *Заключите контракт на поставку топлива или расплачивайтесь кредитной картой со скидками.*

Хорошим стратегический подходом является заключение контракта на поставку топлива с сетью FBO или общенациональным поставщиком топлива. Обычно при таком подходе можно получить скидку или зафиксировать стоимость топлива на определенное время.

Другой вариант заключается в покупке топлива с помощью кредитной карты, которая предлагает скидки.

*Для России не совсем актуально из-за преобладания региональных монополистов, хотя с развитием топливного рынка такой подход станет более распространен.*

**Принцип № 4:** *Самостоятельная заправка.*

Некоторые комплексы предлагают скидки при самостоятельной заправке топливом. Этот вариант



можно рассмотреть на аэродроме базирования и в наиболее посещаемых аэропортах. Часто скидки могут достигать до \$ 0.50 за галлон, что может составить до \$ 500 на заправке среднего бизнес джета. Следует помнить, что многие ГВО могут ввести минимальный объем закупок топлива и плату за работу на стоянке, которые могут компенсировать самообслуживания сбережений. *В России для деловой авиации не актуально, так как в аэропортах заправлять самолет могут только обученные специалисты и сертифицированные организации. Этот принцип может пригодиться для частных пилотов, летающих на поршневых самолетах и вертолетах с небольших аэродромов.*

#### **Принцип № 5:** *Измените режимы полета.*

Один из самых простых способов сэкономить деньги на топливе – это немного изменить режимы полета. Вот несколько очевидных примеров: Минимизация времени запуска двигателей и использование аэродромных источников питания. Запрос в УВД полета на больших высотах и прямых маршрутов. Изменение профиля набора высоты и снижения. Небольшое снижение крейсерской скорости, особенно коротких маршрутах, где потерянное время в пути будет минимальным. Организация операционной деятельности, так чтобы сократить пустые перелеты. *Для России, в общем применимо, так как это относится к организации летной работы оператора.*

#### **Принцип № 6:** *Тщательно рассчитывайте необходимое для рейса количество топлива.*

Тщательный расчет необходимого количества топлива для каждого конкретного рейса тоже имеет смысл. Заправка топливом под завязку в своем аэропорте поможет сократить расходы за счет скидки. Но, тем не менее, в этом случае самолет будет



тяжелым и придется на начальном этапе полета сжечь больше топлива. Имеет ли смысл в этом, можно сказать только после учета всех параметров рейса: объема баков и летных характеристик самолета, расстояние до аэропорта назначения, стоимость топлива в конечном пункте. Так же стоит учесть и будущие расходы и перспективы, такие как износ систем самолета и двигателей, экологические нормы по выбросам CO<sub>2</sub>.

*Российские реалии таковы, что на этот принцип мало кто обращает внимание: главным факторам является стоимость топлива и в аэропорте с более дешевым керосином обычно заправляются под завязку.*

#### **Принцип № 7:** *Снизьте веса самолета.*

Этот принцип продолжает тему предыдущей стратегии, но рассматривается более глобально. Очевидно, что снижение веса самолета снизит количество потребляемого топлива и соответственно сэкономит деньги. Если рассмотреть все, что находится в кабине и салоне самолета, то можно найти возможность снизить вес проведя ревизию. Вот несколько примеров:

Использование электронных носителей, сокращает количество бумажных документов и карт. Некоторые пособия по системам самолета также могут храниться в электронном виде. Конечно, бумажные документы не могут быть полностью удалены из кабины, так как по правилам, по-прежнему летные экипажи должны некоторые действия производить с бумагой.

Взгляните на камбуз. Есть ли избыток продуктов питания и напитков на борту? Необходима ли тяжелая фарфоровая посуда в каждом полете, особенно на коротких маршрутах, в которых может питание и не понадобится? Можно пластиковые стаканчики использовать вместо тяжелой стеклянной посуды? Может сократить на количество питьевой воды и льда?

Существуют ли избыточные вещи на борту? Как насчет старых журналов для пассажиров? Персональные компьютеры и другое оборудование, которые не часто используются?

Если хорошо понаблюдать за пассажирами, то можно понять что им не нужно в полете. Многие вероятно можно убрать и тем самым уменьшить вес самолета. *Это логичный принцип. Только будут ли операторы соблюдать эти условия перед каждым полетом.*

*Потому что в деловой авиации условия диктует клиент и лучше возить лишние предметы, чем не удовлетворить какую-нибудь прихоть пассажира. Себе выйдет дороже.*

**Принцип # 8:** *Техническое обслуживание самолета и топливная экономичность.*

Очевидно, ухоженные самолеты потребляют меньше топлива. Например, не забудьте проверить оснащение самолетов, особенно, если самолет был недавно окрашен или прошел капитальный ремонт. Проверяйте техническое состояние самолета в соответствии с графиком проверок и перед каждым полетом. Удаление отложений в двигателе способствует более эффективной работе мотора и соответственно меньше сжигать топлива.

Полет на правильной скорости может оптимизировать расход топлива. Но если система указания скорости дает неверные показания, то соответственно пилот невольно выбирает неоптимальную скорость. Так что хорошее техническое состояние самолета – залог выбора правильных режимов полета.

*Абсолютно правильная рекомендация, к тому же соблюдение этого принципа способствует повышению общей безопасности полетов.*

**Принцип № 9:** *Аэродинамика самолета.*

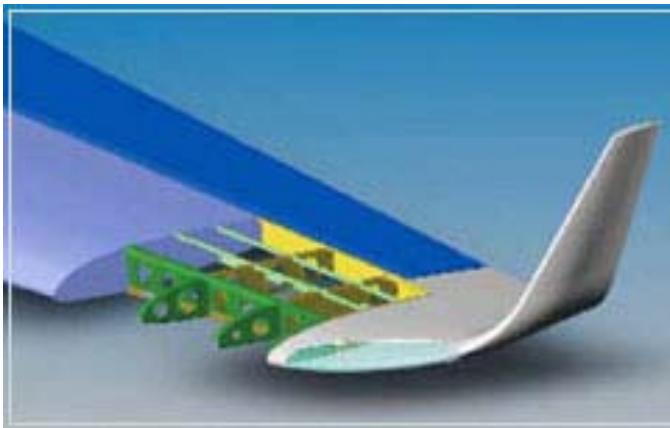
Есть целый ряд технических и аэродинамических улучшений, с помощью которых можно повысить эффективность использования топлива.

Примеры:

Проверьте створки шасси и обтекатель стыка крыла и фюзеляжа, на предмет зазоров между обтекателями и обшивкой.

Выступание кромки двери над обшивкой на четверть дюйма не влияет на летную годность самолета но в полете создает дополнительное лобовое сопротивление и соответственно увеличивает расход топлива.

Изношенные дверные уплотнители влияют работу



системы кондиционирования (герметизацию), увеличивая расход топлива.

Также надо помнить, что мойка самолета улучшает аэродинамические характеристики покрытия и применительно к воздушным судам такую процедуру надо делать как можно чаще, чтобы уменьшить лобовое сопротивление. При этом полное удаление краски самолета, чтобы снизить вес (что предприняли некоторые авиакомпании) не желателен для деловых самолетов, так как такой шаг ослабляет коррозионную стойкость фюзеляжа и крыльев.

В мире достаточно производителей дополнительного оборудования, которое может помочь улучшить аэродинамические характеристики летательных аппаратов. Такие приспособления есть практически для всех типов деловых самолетов. Так например вертикальные законцовки крыла помогают не только экономить топливо, но и позволяют самолетам летать выше, дальше и быстрее. Также способствуют экономии установка более эффективных винтов, вертикальных аэродинамических гребней на крыльях и более эффективные предкрылков и закрылков.

Надо однако следует принимать во внимание соотношение затрат на установку подобных устройств и эффект от их использования. Особенно это касается модернизации старых самолетов. Хотя установка новых систем может значительно

улучшить топливную эффективность, операторам следует хорошо подумать над целесообразностью таких затрат, учитывая возраст эксплуатируемых самолетов, годовой налет и другие факторы.

*В России эти рекомендации могут быть применены только частично: полностью надо принять во внимание совет поддерживать самолет в чистоте и исправности, а аэродинамические усовершенствования в наших условиях не актуальны. Производители такого оборудования не выходят на наш рынок из-за малого объема рынка частных самолетов и наверно со сложностями в сертификации подобных устройств.*

**Принцип № 10:** *Является топливозапасником вашим собственным или арендованным?*

Если у вас большой парк самолетов в оперативном управлении или у вас есть крупный партнер в вашем регионе, можно в итоге сэкономить значительные средства построив или приобретя собственное топливозапасник. Это позволяет приобретать топливо по оптовым ценам.

По оценкам NBAА нужно потреблять не менее 25000 галлонов топлива в год (1,1 млн. литров=943 тонны), чтобы был эффект от такого шага. Но необходимо тщательно оценить затраты на строительство и содержание хранилища, а также учесть нормативные и экологические вопросы в этой области.

*Возможно это станет актуально при демонаполизации топливного рынка и широком развитии деловой авиации в России.*

Возможности для экономии топлива и снижения эксплуатационных расходов для операторов деловой авиации как мы видит есть. Эти десять “советов” некоторые их которых очевидны, а другие не очень, это только начало в борьбе за топливную эффективность. Но, если попробовать следовать этим нехитрым рецептам, то каждая компания может сэкономить буквально тысячи долларов в год, что делает всю бизнес авиацию более жизнеспособной.





## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 15 по 21 марта 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001г. 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 самолетами.

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 о том, был ли совершен рейс или нет, остается за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске информация на 22 февраля 2010:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs.
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире.
- Индекс стоимости летного часа в Европе.
- Стоимость летного часа по самым популярным самолетам в системе Avinode
- Самые аэропорты прилета

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней (с 29 марта по 04 апреля 2010 г.)

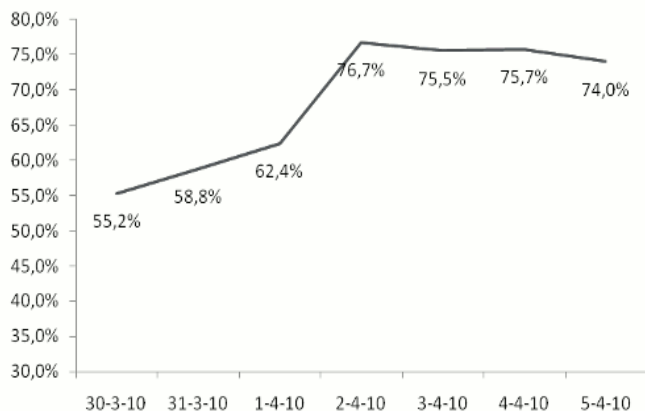
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	51	10	85	57	26	7	9	203
Германия	8	16	19	8	10	6	25	56
Франция	99	11	42	27	12	3	113	95
Швейцария	46	23	29	4	22	5	25	82
Италия	10	17	34	9	20	1	20	39
Австрия	18	9	13	10	0	0	7	21
Россия	8	16	29	60	20	1	34	194

### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 29 марта по 04 апреля 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	50	2	9	5	1	0	1	14
Германия	2	8	3	6	2	0	0	7
Франция	12	5	5	9	0	0	0	16
Швейцария	11	5	7	9	0	1	2	11
Италия	3	3	1	3	2	0	1	4
Австрия	0	3	0	2	1	4	0	7
Россия	0	9	4	9	1	5	0	8

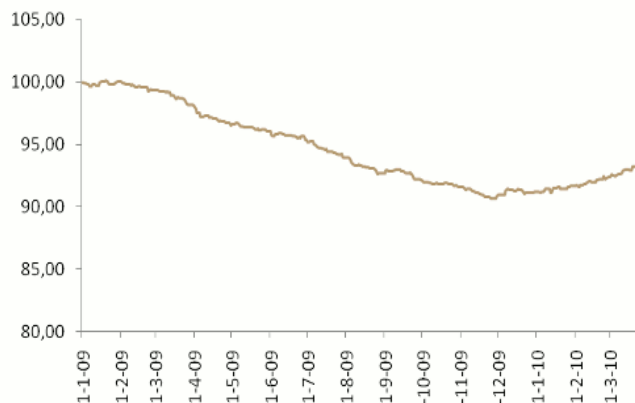
**Индекс наличия свободных самолетов**



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.

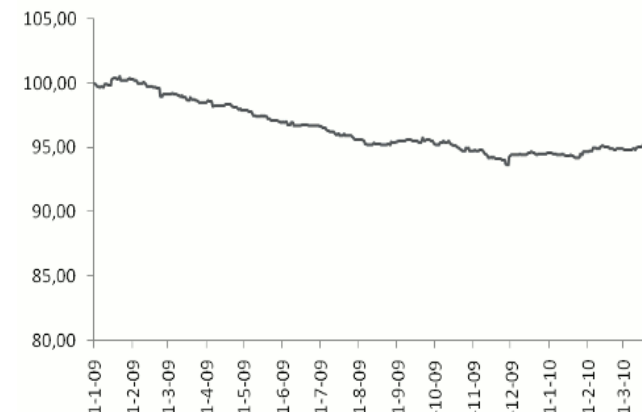
**Индекс стоимости летного часа в мире.**



Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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

**Индекс стоимости летного часа в Европе.**



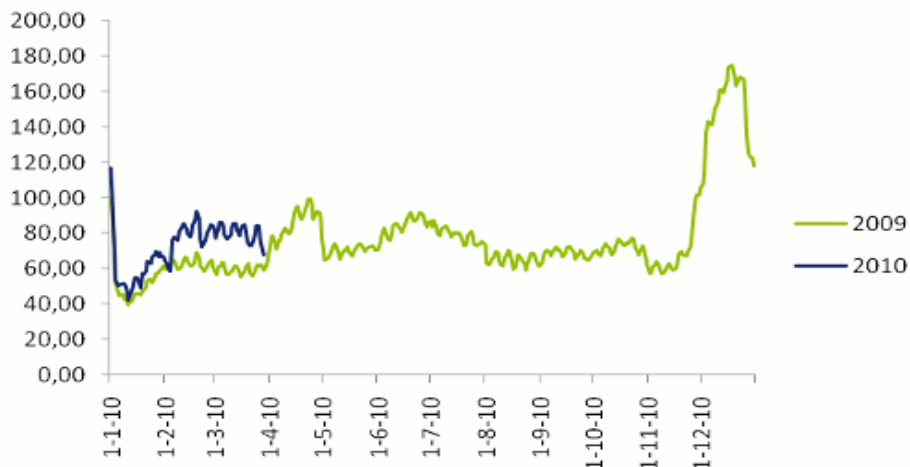
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 3539€.

**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 10 147 664€



**Стоимость летного часа популярным самолетам.**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1703	€ 1692	€ 1800
Cessna Citation Excel	€ 2772	€ 2772	€ 2849
Bombardier Challenger 604	€ 4570	€ 4442	€ 4497

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

Стоимость рассчитана на основе 33 Cessna Citation Jet, 36 Cessna Citation Excel и 46 Bombardier Challenger 604.

**Самые популярные аэропорты прилета.**

Место	Аэропорт	месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	3
3	Ле Бурже, Париж	2
4	Женева	4
5	Фарнборо, Лондон	5
6	Клотен, Цюрих	6
7	Лазурный Берег, Ницца	8
8	Барисполь, Киев	13
9	Экс-ан-Прованс, Шамбери	12
10	Пулково, СПб	7

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов для аэропортов с кодами ICAO, начинающихся на E, L и U за последние 30 дней.