



Путин «поддержал» программу ОНАДА

Отвечая на вопрос о настоящем и будущем Авиации в России Владимир Путин 16 декабря 2010 года признал существование “огромной проблемы с малой авиацией”, связанной “и с авиационным парком, и с инфраструктурой, прежде всего с аэропортовой. Путин продолжил: “У нас есть целая программа по развитию малой авиации”. Среди ее основных элементов он упомянул, в частности, о снижении “практически до нуля” ввозных таможенных пошлин на авиационную технику. Премьер уточнил, что это послабление сделано “не в ущерб нашим производителям, поскольку самолеты малой авиации, к сожалению, наши авиапредприятия пока не выпускают, а “аннушки” уже ушли в прошлое. Но, чтобы сегодня обеспечить перевозки, мы сократили до минимума ввозные таможенные пошлины на самолеты до 50 посадочных мест и приняли решение, что профинансируем с федерального уровня небольшие аэропорты, которые будут использованы в регионах РФ, главным образом на Севере и на Дальнем Востоке, для развития местных линий”. Премьер пояснил, что на первом этапе речь идет о 50 взлетно-посадочных полосах.

Как отметил Леонид Кошелев, - «В своем выступлении Премьер прямо поддержал программу Ассоциации – Движение в регионы. Запланированные на 2011 год выставки, семинары, бизнес-консультации на местах в значительной степени помогут реализации общегосударственного задания. Также мы должны активизировать нашу работу по расширению предложений на обслуживание потребителя в региональных аэропортах, предлагая им более широкий и дифференцированный по ценам спектр услуг. Очень важно от разных юридических лиц. Наши требования о снижении таможенных пошлин услышаны и будут реализованы, надеемся, в ближайшее время».



Место встречи владельцев Hawker

22 декабря 2010 г. в Центре Деловой Авиации аэропорта Домодедово состоялась презентация сертификата на техническое обслуживание самолетов Hawker по требованиям EASA Part 145 в Авиационно-техническом центре «Авком-Д».

стр. 6

АНАЛИТИКА



Вторичный рынок в ноябре

JetNet выпустила отчет по вторичному рынку в ноябре 2010 бизнес джетов, турбовинтовых самолетов и рынку вертолетов по сравнению с ноябрем 2009 г.

стр. 8

СОБЫТИЕ



Слабое звено европейской инфраструктуры

Комиссар Европейской комиссии по транспорту Сиим Каллас призвал европейские аэропорты серьезней заняться планированием и назвал их слабым звеном в инфраструктуре Западной Европы

стр. 9

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 с 20 по 26 декабря 2010 г.

стр. 10

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

Благодаря способности развивать скорость до 0,925 Маха самолет G650 предлагает большую скорость и дальность полета, чем какой-либо другой реактивный самолет бизнес-класса.



HondaJet полетел



Honda Aircraft Company Мичимаса Фуджино (Michimasa Fujino). «Этот самолет был собран и испытан в соответствии со строгими требованиями сертификации FAA, и мы очень рады, что первый полет прошел успешно. Радует нас также первоначальный анализ полетных данных, который свидетельствует о том, что HondaJet функционирует в соответствии с ожиданиями».

Для проведения сертификации HondaJet компания уже закончила подготовку второго самолета, который уже прошел многочисленные структурные тесты, необходимые для начала летных сертификационных испытаний. Honda также завершила сборку основных узлов третьего самолета, который сейчас находится в фазе установки бортовых систем. Этот третий HondaJet будет использоваться в основном для летных испытаний механических систем, которые планируется завершить в начале 2011 года. В общей сложности будет построено пять самолетов, которые должны будут участвовать в сертификационных испытаниях FAA.



Honda Aircraft Company объявила об успешном завершении очередного этапа в программе VLJ HondaJet. Легкий бизнес джет, построенный в соответствии с нормами FAA, совершил первый полет. Это событие стало значительным шагом в авиационной программе HondaJet по пути к началу поставок самолетов в 2012 году.

Полет был осуществлен 20 декабря 2010 года из Piedmont Triad International Airport в Гринсборо, Северная Каролина, где находится штаб-квартира Honda Aircraft Company. Самолет находился в воздухе 51 минуту. За это время были проверены характеристики самолета и работа систем. Данные испытаний, полученные в ходе полета, передавались в режиме реального времени в центр обработки данных в штаб-квартире компании.

«Это очень важный этап для программы HondaJet», сказал президент и исполнительный директор




1-ый международный форум

Развитие аэропортов в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва

Среди докладчиков форума:



Антон Бучнев
Директор Департамента
Инвестиционных Проектов
Правительство
Санкт-Петербурга



Андреа Пал
Финансовый Директор
ООО «Воздушные Ворота
Северной Столицы»,
Аэропорт Пулково



Михаил Смирнов
Генеральный Директор
Новопорт



Евгений Чудновский
Генеральный Директор
Международный
Аэропорт «Кольцово»,
Екатеринбург



Виктор Горбачев
Генеральный Директор
Ассоциация «Аэропорт»
Гражданской Авиации



Леонид Шварц
Генеральный директор
Международный
Аэропорт «Курумоч»,
Самара

Основные темы и сессии форума:

<ul style="list-style-type: none"> Ключевое выступление представителей правительства стран СНГ Взгляд финансистов Интерактивная дискуссия Обзор и практические примеры успешного управления аэропортами и достижения максимально высоких финансовых результатов Интерактивная сессия по механизму Государственно-Частного Партнерства Стратегии развития маршрутной сети и связи с авиалиниями 	<ul style="list-style-type: none"> Модернизация аэропортов, как основная составляющая экономического развития в регионах Специальная сессия о перспективах развития аэропортов в Украине и Казахстане Иновационные методы в оптимизации производственных процессов Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории
---	---

Tel. +44 (0)20 7017 7444 | Fax +44 (0)20 7017 7447 | www.airport-development.com | info@adamsmithconferences.com

Airport

Bombardier оштрафован за отказ в обучении

Суд по правам человека города Квебек, Канада, обязал Bombardier выплатить канадскому гражданину, родившемуся в Пакистане, более \$ 319000 из-за отказа в летной подготовке на его собственном Challenger 604, сообщает AINonline. В 2004 году американские власти решили, что Джавед Латиф (Javed Latif) представляет угрозу для авиационной или национальной безопасности Соединенных Штатов. Bombardier в своем решении отказать в обучении принял во внимание то, что в США уже отказали этому человеку в летной подготовке. Но канадский суд в своем постановлении посчитал это дискриминацией по признаку этнического и национального происхождения канадского гражданина.

Из общей суммы выплаты штрафные санкции составили \$ 50 000 – это максимальная сумма штрафа, которая может быть присуждена судом. Суд также постановил, чтобы Bombardier прекратила применять или принимать во внимание стандарты и решения властей США по отношению к запросам на обучение пилотов на получение канадской лицензии. Из свидетельских показаний суд установил, что канадский производитель отклонил заявление г-на Латифа, потому что американские власти отказали ему в аналогичной просьбе в апреле 2004 года с формулировкой «в целях защиты национальной безопасности США». Однако в 2008 году власти США уже изменили свое мнение о нем и не считали его угрозой.

В ходе слушаний в качестве свидетеля-эксперта выступила профессор Университета Виндзора Рим Энн Бади (Reem Anne Bahdi), которая заявила суду, что во многих программах безопасности в США арабы и мусульмане выделяются при расовом профилировании в качестве целевой группы. Она также добавила, что в 2007 году в США как «потенциальные террористы» были отмечены более 700000 человек.

Cessna консолидирует производство

Cessna Aircraft Company собирается вернуть себе обратно производство некоторых компонентов бизнес джетов семейства Citation. В настоящее время эти компоненты планера самолетов Cessna производит канадская компания Avcorp Industries Inc. Но 17 декабря 2010 г. Avcorp объявила о том, что после переговоров с Cessna принято решение о переводе всех текущих производственных операций обратно на заводы Cessna. До перевода производства Avcorp будет продолжать выполнять все заказы американского производителя. На прошедших переговорах принято пока только принципиальное решение о переводе без определения конкретных сроков. В ближайшее время Avcorp и Cessna приступят к обсуждению времени и соответствующих расходов, связанных с этими мероприятиями. Также предполагается определить компенсацию, которую должен выплатить американский производитель.

Ожидается, что перевод производства будет довольно длительным по времени и будет зависеть от многих факторов, которые пока даже в общих чертах не ясны.

В третьем квартале 2010 года на заказы от Cessna приходилось почти 40% бизнеса Avcorp, и американский производитель был крупнейшим клиентом в этом периоде. Но, не смотря на такую потерю, Avcorp считает, что нынешние производственные заказы, а также новые возможности для развития бизнеса, обеспечат устойчивый рост Avcorp в будущем. Кроме Cessna канадская компания имеет заказы от Boeing и Bombardier. А реструктуризация деятельности, проведенная в 2009 и 2010 годах, высвободили дополнительные средства за счет уменьшения долговой нагрузки, и это поможет Avcorp пережить этот переходный период.

Рекорд по пути на JetExpo 2010

Бизнес-джет Gulfstream G200 недавно добавил в свою копилку рекорды скорости еще между двумя парами городов. Это случилось во время рейсов между Саванной и Кефлавиком (Исландия), и на маршруте Кефлавик - Внуково. По всей видимости, этот самолет спешил на выставку Jet Expo 2010

G200 вылетел из Саванны, аэропорт Хилтон Хэд, 13 сентября 2010 г. и полетел 2915 морских миль на северо-восток при попутном ветре в 32 узла на средней скорости M=0,75. Самолет приземлился через 6 часов и 28 минут в международном аэропорту Кефлавик.

Управляли G200 пилоты Эрик Каубер и Николас Роуз. На борту самолета также находились стюардесса Жанетт Брюэр и четыре пассажира.

В тот же день экипаж и пассажиры продолжили путь на G200 в московский аэропорт Внуково. Самолет вылетел из Исландии в восточном направлении и на скорости M=0,80 пролетел 1827 морских миль, приземлившись через 4 часа 16 минут во Внуково.

Национальная ассоциация авиации США подтвердила эти рейсы в качестве рекордов США и направила данные в Швейцарию, в Международную авиационную федерацию (FAI), для утверждения в качестве мировых рекордов.

К незаурядным эксплуатационным качествам G200 можно отнести высокую скороподъемность, высокую крейсерскую высоту полета и скорость, большую дальность и хорошие взлетно-посадочные характеристики. Тяга двух двигателей Pratt&Whitney PW 306A позволяет G200 достигать скорости до M=0,85 на высоте 45000 футов. Но даже при таких характеристиках часовые эксплуатационные расходы G200 ниже, чем у других аналогичных бизнес джетов с большим салоном и средней дальностью полета.

С момента поставки первого G200 в январе 2000 года, самолет установил рекорды скорости между 12-ю парами городов.

В Санкт-Петербурге стало больше «партизанов»

При Северо-Западном транспортном прокуроре Александре Чубыкине состоялось межведомственное совещание, на котором обсуждались вопросы взаимодействия правоохранительных, исполнительных и контролирующих органов государственной власти по предупреждению, выявлению и пресечению нарушений в сфере использования воздушного пространства.

Как сообщает пресс-служба СЗТП, на совещании отмечалось, что с начала 2010 года участились случаи несанкционированных полетов малой авиации без заявки и разрешения. В настоящее время действуют разрешительный и уведомительный порядки использования воздушного пространства. Уведомительный порядок (без получения разрешения) применяется при полетах только в одной зоне - G. Но недобросовестные пилоты могут осуществлять полеты, не получив разрешения или не подав уведомление. За 10 месяцев 2010 года в Северо-Западном регионе зафиксировано 20 подобных случаев.

Между тем, полеты без разрешений несут в себе угрозу столкновений. При падении или аварийной посадке воздушного судна, которое осуществляет полет без разрешения или уведомления, в диспетчерской службе не будет информации о его полете, и своевременно на место не будут направлены спасатели. Кроме того, несанкционированные полеты могут осуществляться и в террористических целях.

На совещании было определен порядок взаимодействия органов прокуратуры, правоохранительных и контролирующих органов, органов управления воздушным движением при предупреждении и пресечении несанкционированных полетов воздушных судов.

Россия удвоит количество аэропортов



Объемы авиаперевозок пассажиров в России к 2020 году предполагается повысить в 4-5 раз, а число действующих аэропортов удвоить. При этом планируется существенно увеличить долю региональных и местных перевозок, сообщил Вестям.Ru начальник управления контроля транспорта и связи Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Дмитрий Рутенберг.

Чтобы кардинально изменить сложившуюся ситуацию, в частности, необходимо инвентаризировать все имеющееся авиахозяйство и заняться восстановлением аэропортов там, где это нужно. Какую-то часть из них можно было бы сделать социальными, ориентированными на обслуживание бюджетных рейсов. Также, помимо прочего, следует предпринять конкретные шаги по расширению авиапарка, в том числе за счет обеспечения производства и импорта небольших самолетов, перечислил начальник управления контроля транспорта и связи ФАС.

По его определению, одним из главных условий

увеличения объема перевозок и снижения их стоимости служит повышение конкуренции, поэтому соответствующей авиационной проблематикой также озадачилась антимонопольная служба.

Ресурсы для снижения стоимости авиаперевозок есть, и, в первую очередь, они обусловлены сохранением высокой (до 80%) монопольной доли в аэронавигационном, топливозаправочном и прочих видах обслуживания авиакомпаний, пояснил Вестям.Ru главный редактор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. И при создании социальных аэропортов, добавил он, нужно будет позаботиться об обеспечении более низких расценок на упомянутые услуги, в том числе, при содействии местных властей. К более активному развитию региональной и местной авиации логично было бы привлечь и бизнес-структуры, которые реализуют собственные проекты на конкретных территориях - на том же Сахалине, к примеру, уточнил Пантелеев.

Чтобы увеличить отечественный авиапарк, помимо прочего, можно было бы отменить взимание НДС на приобретение новых самолетов, как это делается за рубежом, заметил в комментарии для Вестей.Ru главред журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий. А чтобы аэропортов стало больше, продолжил эксперт, их, в частности, нужно освободить от избыточного нормативного регулирования и, в этой связи, пересмотреть существующие требования по безопасности в отношении небольших местных аэропортов. Тогда как сегодня от какого-нибудь отдаленного северного поселкового аэродрома требуется организация охраны, к примеру, на уровне столичного.

По материалам Вести.Ru



Полетел второй опытный ЕС175

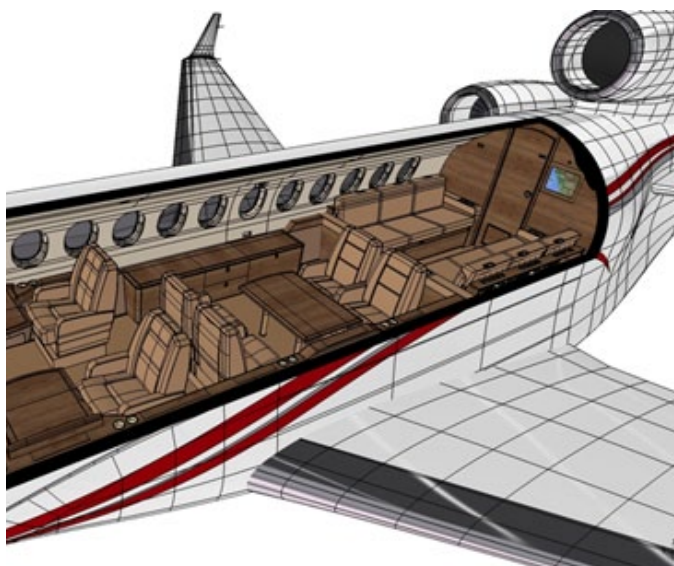
17 декабря во французском Мариньяне поднялся в воздух второй опытный вертолет Eurocopter EC175. Как сообщил Eurocopter, в отличие от первого прототипа, который проходит летные испытания с декабря 2009 г., вторая машина выпущена в варианте для работы в интересах нефтегазовой отрасли. На ней установлены система аварийной посадки на воду, внешние спасательные плоты, полный набор радионавигационного оборудования, система предупреждения столкновения с землей, бортовая система контроля и диагностики, грузовая лебедка и система кондиционирования воздуха. По словам разработчиков, вторая опытная машина близка к финальному облику вертолета, который должен быть сертифицирован во второй половине 2011 г.

Очевидно, что Eurocopter рассчитывает на спрос на новый вертолет прежде всего со стороны нефтегазовой отрасли. Сейчас производитель собрал уже 114 заказов на EC175 от 14 клиентов. Среди них крупнейший российский вертолетный оператор «ЮТэйр», который в 2008 г. подписал контракт на поставку 15 вертолетов и разместил опцион еще на 15 машин. «ЮТэйр» собирается использовать EC175 как для офшорных операций, так и для VIP-перевозок.

Как ожидается, поставки EC175 начнутся в 2012 г. Эта программа реализуется Eurocopter совместно с китайской авиастроительной корпорацией AVIC Group, которая будет выпускать в Харбине фюзеляжи вертолета, а также собственную версию этой машины — Z15. Окончательная сборка EC175 будет проводиться в Мариньяне. Как говорится в сообщении Eurocopter, первый фюзеляж из Китая поступит на этот завод до конца года, второй — в первой половине 2011 г. Оба фюзеляжа предназначены для офшорных модификаций вертолета.

Максим Пядушкин
Источник: АТО

Dassault делает ставку на 3D



Dassault Falcon получила одобрение FAA на использования трехмерного проектирования при разработке дизайна на завершающем процессе производства и при оформлении интерьеров самолетов Falcon. Это одобрение также относится и к доработкам уже произведенных самолетов, включая Falcon 900 и 2000, а также Falcon 7X. Таким образом Dassault Falcon становится первым производителем бизнес джетов, получившим такое разрешение. Ранее французский производитель получил одобрение на применение трехмерного проектирования при разработке базовой конструкции Falcon 7X. Этот сертификат был одновременно получен в FAA и EASA в 2007 году, что делает этот самолет первым, полностью одобренным на использование трехмерного проектирования на протяжении всего процесса производства. Компания собирается применить новые технологии в Центре окончательной сборки в Литл-Рок, штат Арканзас, США.

“Разрешение FAA на использование трехмерного проектирования, которое будет применяться только на этапе завершающей подготовки самолетов Falcon, отражает философию компании Dassault на использование высоких технологий для повышения качества. Также этот сертификат устанавливает новый стандарт того, как в перспективе авиационные власти будут допускать и утверждать конструкции новых самолетов”, сказал президент и главный исполнительный директор Dassault Falcon Джон Росанваллон (John Rosanvallon).

Falcon 7X был первым бизнес джетом, разработанным полностью на основе технологии Dassault по управлению жизненным циклом изделия (Product Lifecycle Management - PLM). Эта программа заложила основу применения трехмерных технологий от процесса производства до оформления салона и эксплуатации самолета. Ключевые преимущества такого подхода — это более высокая точность в процессе проектирования и сертификации, в том числе возможность визуализировать для клиента окончательную конфигурацию самолета. Получение спецификации самолета в трехмерном виде обеспечивает совместимость компонентов во время монтажа и технического обслуживания, а также повышает общее качество в процессе окончательной сборки.

Разрешение на использование трехмерного моделирования потребовало от Dassault Falcon разработки подробных операций по использованию, сохранению и долгосрочному хранению 3D-данных, включая планы аварийного восстановления данных. Кроме того, Dassault Falcon разработал обширную программу подготовки для тех, кто задействован в этой программе.



Место встречи владельцев Hawker

22 декабря 2010 г. в Центре Деловой Авиации аэропорта Домодедово состоялась презентация сертификата на техническое обслуживание самолетов Hawker по требованиям EASA Part 145 в Авиационно-техническом центре «Авком-Д».

Во вступительном слове, Президент группы компаний «Авком» Евгений Бахтин сказал, что получение этого сертификата – это признание высокой квалификации инженерно-технической службы компании. И в настоящее время владельцы самолетов Hawker смогут получить уникальную возможность проводить периодическое техническое обслуживание одновременно в соответствии с российскими, европейскими и американскими нормами. Не секрет, что при продаже на вторичном рынке место и нормы обслуживания самолета являются одним из ключевых факторов, влияющих на цену. Немаловажным для российских владельцев также станет местонахождение технического центра



и то, что инженерно-технический персонал говорит по-русски.

В 2010 году в Авком-Д было выполнено четыре тяжелые формы обслуживания на самолетах Hawker российской и иностранной регистрации. По словам г-на Бахтина, в следующем году планируется увеличить объем работ в два-три раза. В России выгоднее проводить обслуживание, так как с учетом расходов на перелет затраты как минимум на 40-45% меньше, чем при том же объеме работ за рубежом. Также в Авком-Д меньше стоимость нормо-часа на 15-20%.

По словам директора техцентра Александра Козлова, получение европейского сертификата произошло не на пустом месте – у компании уже было российское разрешение на проведение технического обслуживания, и при подготовке к сертификации

EASA использовался полученный ранее опыт. Причем требования европейского агентства, как оказалось, не слишком отличаются от российских. Сложность заключалась в переучивании людей на работу по нормам EASA, которые всю жизнь работали по советским и российским законам. Но с этим компания успешно справилась.

Получение сертификата EASA компания связывает с новым шагом в развитии российской бизнес авиации. Новый статус позволит техническому центру выйти на новый уровень общения и взаимодействия с производителем самолетов и двигателей, а также с поставщиками комплектующих.

АТЦ «Авком-Д» работает над расширением сферы действия сертификата.



Новые менеджеры в Gulfstream Aerospace

Компания Gulfstream Aerospace назначила г-жу Кристин Манка Уильямс (Christine Manka Williams) старшим менеджером по управлению операциями отдела модернизации самолетов, а в системе подготовки производства G650 были назначены директором начальной стадии производства модели г-н Л.Д. Бюргера (L.D. Buerger) и руководителем отдела снабжения по обеспечению производства самолета Дорин Гонзалес (Doreen Gonzalez).



Г-жа Уильямс будет работать под руководством старшего менеджера отдела

техобслуживания, текущего и капитального ремонта Джемми Филдза (Jamie Fields). На своей новой должности г-жа Уильямс будет руководить внедрением изменений в производственные процессы, и

осуществлять контроль за работой цеха по отделке салона, а также деревообрабатывающего, отделочного и покрасочного цехов в сервисном центре компании Gulfstream в Саванне. Г-жа Уильямс работает в компании Gulfstream на протяжении 14 лет. До недавнего времени она занимала должность заместителя руководителя по реализации программ отдела военных и специальных миссий компании Gulfstream. На этой должности г-жа Уильямс руководила группой, которая занималась проектированием и оснащением интерьера самолета G550, используемого для нужд Немецкого аэрокосмического центра (DLR) в целях исследования атмосферы и известного под названием HALO (сверхвысотный, дальнемагистральный самолет).



Г-н Бюргер, назначенный директором начальной стадии производства модели G650, будет работать под руководством вице-президента направления начальной стадии производства Грег Коллетта (Greg Collett). На новой должности г-н Бюргер будет отвечать за обеспечение производства на

начальной стадии, за организацию и планирование производства, а также за разработку промышленных технологий и инструментальных средств в рамках работ по созданию модели самолета G650, ввод в эксплуатацию которого ожидается в 2012 году.

До недавнего времени г-н Бюргер занимал должность старшего менеджера отдела производства модели G650. Группа специалистов под его руководством обеспечивала контроль качества, инструментальную оснастку, а также организацию и планирование производства в рамках начальной стадии производства модели G650. В период с 2007 по 2008 гг. г-н Бюргер работал руководителем отдела окончательной сборки в центре комплектации в Саванне. На этой должности он руководил группой специалистов, отвечавших за монтаж интерьера, проверку систем и передачу заказчикам самолетов G450 и G550.

Руководитель отдела снабжения по обеспечению производства модели G650 Дорин Гонзалес (Doreen Gonzalez) будет работать под руководством вице-президента направления материального обеспечения Билла Уильямса (Bill Williams).

На новой должности г-жа Гонзалес будет контролировать процесс закупки материалов, используемых в производстве сверхкрупногабаритного дальнемагистрального самолета бизнес-класса Gulfstream G650.



Г-жа Гонзалес, поступившая на работу в компанию Gulfstream в 1992 году, до назначения на новую должность работала старшим менеджером по закупкам материалов в центре комплектации самолетов компании Gulfstream в Саванне. В последнее время она занималась преимущественно снабжением материалов

для интерьера самолета модели G650. Ранее г-жа Гонзалес отвечала за выполнение договоров по поставке комплектующих материалов для производства отмеченной многочисленными наградами Улучшенной системы технического зрения (УСТЗ) компании Gulfstream. Кроме того, она занимала должности администратора работ по субподрядам в отделе производственных закупок компании и ее сервисном центре в Саванне и старшего руководителя ряда проектов по комплектации интерьера самолета модели Gulfstream V материалами сторонних производителей.

Степень бакалавра делового администрирования г-жа Гонзалес получила в Университете штата Калифорния, Лонг-Бич.



Вторичный рынок в ноябре

JetNet выпустила отчет по вторичному рынку бизнес джетов, турбовинтовых самолетов и рынку вертолетов в ноябре 2010 г. по сравнению с ноябрем 2009 г.

Доля выставленных на продажу бизнес джетов по сравнению с прошлым годом показала наибольшее изменение – на 1,5%. В ноябре 2010 г. это показатель составлял 15,1% по сравнению с 16,6% годом ранее. Так же развивается в положительном направлении этот показатель в сегментах турбовинтовых самолетов и поршневых вертолетов. Но наиболее важным изменением является увеличение количества сделок купли-продажи подержанных бизнес джетов - на 18,7% по сравнению с 2009 годом. А количество подержанных газотурбинных вертолетов на вторичном рынке по сравнению с 2009 годом немного выросло, на 0,4%. Но в то же время все категории самолетов экспонируются на рынке больше времени: чтобы продать в 2010 году бизнес джет требовалось

Worldwide Trends				
November	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
% For Sale 2010	15.1%	10.8%	7.2%	7.0%
% For Sale 2009	16.6%	11.4%	6.8%	7.2%
Change - % For Sale	(-1.5) pts	(-0.6) pt	.4 pt	(-0.2) pt
YTD January to November 2010 vs 2009				
% Change - Sale Transactions	18.7%	5.2%	16.2%	-8.1%
Change - Avg. Days on Market	62	34	71	79
% Change - Avg. Asking Prices	-12.9%	-2.8%	-15.9%	-0.5%

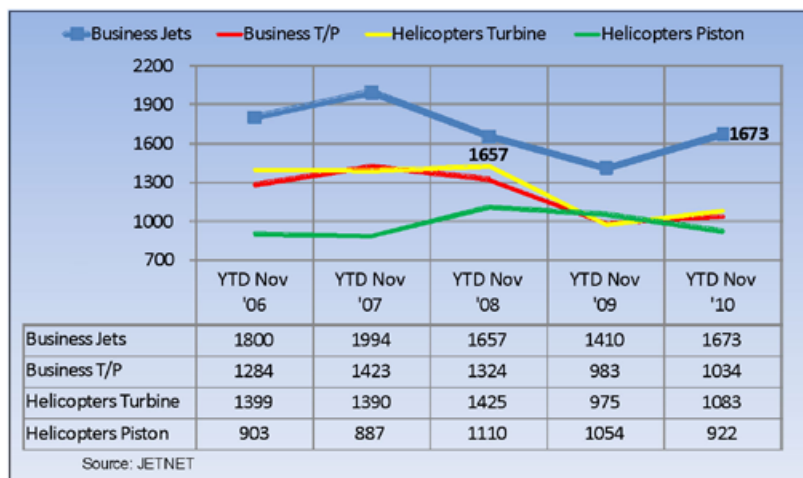
Source: JETNET

на 34-79 дней больше по сравнению с началом года. Противоречивым сегментом, не укладывающимся в основную тенденцию по увеличению количества сделок, стал рынок подержанных поршневых вертолетов. Здесь произошло снижение покупок на 8,1% по сравнению с 2009 г. Многие экономисты считают, что рецессия закончилась в июне 2009 г. В настоящее время в

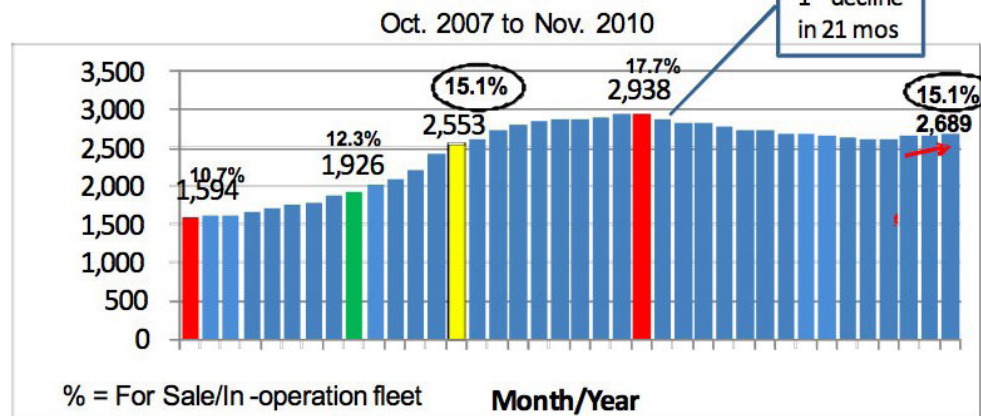
США зарегистрирован рост ВВП уже пять кварталов подряд. Тем не менее, ежеквартальная динамика ВВП по данным американского Бюро экономического анализа довольно неустойчива, что отражается на рынке бизнес авиации. Исторически сложилось так, что рынок деловой авиации на подъеме наблюдается тогда, когда рост ВВП больше 3,0%. А в последние два квартала экономические показатели Соединенных Штатов меньше этой цифры.

Quarter/Year	U.S. GDP % Change
Qtr 3 2009	2.2%
Qtr 4 2009	5.6%
Qtr 1 2010	3.7%
Qtr 2 2010	1.7%
Qtr 3 2010	2.6%*
Source: BEA *3 rd estimate	

Full Sale Transactions
YTD January to November 2006 to 2010



Pre-owned Business Jet Aircraft For Sale



Source: JETNET Evolution Market Summaries; Analysis and presentation by Chase & Associates

Аэропорты - слабое звено европейской инфраструктуры

Комиссар Европейской комиссии по транспорту Сиим Каллас призвал европейские аэропорты серьезней заняться планированием и назвал их слабым звеном в инфраструктуре Западной Европы, сообщает Русская служба BBC.

“В последние несколько дней меня все больше беспокоят проблемы инфраструктуры, особенно все, что касается обслуживания самолетов на взлетном поле во время сильных снегопадов, - заявил Каллас. - Мне кажется, что сейчас это слабое звено в инфраструктуре, которое ведет к серьезным перебоям в транспортном обеспечении”.

По его словам, аэропортам, испытывающим проблемы из-за снегопадов, стоит брать пример со стран Северной Европы, для которых гораздо более холодные и снежные зимы не представляют проблемы. Сиим Каллас в ближайшее время должен встретиться с представителями европейских аэропортов для того, чтобы обсудить, как они могут в будущем избежать серьезных проблем, вызванных погодными условиями.

В ночь с понедельника на вторник снегопады и морозы в Западной Европе снова привели к значительным перебоям в работе транспорта.

В лондонском аэропорту Хитроу до 06:00 среды были отменены 70% рейсов. Несмотря на то, что сильного снегопада в районе Хитроу не было уже двое суток, в понедельник обозленных и усталых пассажиров с билетами на руках продолжали отсылать домой. Хаос в Хитроу повлиял на другие международные аэропорты. Многие пассажиры пытаются смириться с тем, что они не смогут провести рождественский отпуск со своими близкими.

Мэр Лондона Борис Джонсон довольно резко отреагировал на сложившуюся ситуацию. “Неужели не хватает ума, чтобы найти лопаты и снегоуборочные

машины и убрать снег из-под самолетов, чтобы они могли взлететь?” - заявил он в понедельник. Представители Хитроу говорят, что проблема в том, что всего за один час в субботу выпало огромное количество снега, 12,7 см, а потом вокруг самолетов на земле образовался лед. Они подчеркивают, что главное для них – это безопасность пассажиров.

Плохая погода в Британии ударила по владельцам магазинов. Число покупателей упало на 25%. Обычно предновогодний период – самый напряженный для британских магазинов.

Франкфуртский аэропорт, крупнейший авиаузел Германии, из-за неожиданного снегопада отменил 300 рейсов. Во вторник утром аэропорт открылся, но работает в ограниченном режиме. Представители аэропорта сообщили, что утром вторника были отменены 136 вылетов, также отменили 139 рейсов во Франкфурт. Многим пассажирам пришлось ночевать в аэропорту. В понедельник вечером пассажиров здесь развлекали четыре клоуна.

Немецкие авиакомпании советуют пассажирам пользоваться поездами, но спрос на железнодорожные билеты в Германии так вырос, что власти, по сообщению агентства Рейтер, рекомендуют пассажирам оставаться дома.

В то время как Центральная Европа и ряд городов России тонут в сугробах и борются с наледью, коммунальным службам и аэропортам Канады и скандинавских стран зима не страшна, пишет РБК daily. Активно убирать снег, удалять наледь с самолетов и посыпать взлетно-посадочные полосы солью и песком – вот и весь нехитрый секрет. Большую помощь в борьбе со стихией могут оказать и местные жители.

Конец прошлой – начало нынешней недели в Центральной Европе выдались весьма тяжелыми

для коммунальных служб и аэропортов. Снегопады и метели парализовали жизнь европейских городов, множество путешествующих застряли вдалеке от родины. До сих пор отложена часть рейсов в лондонском Хитроу, тысячи пассажиров скопились в аэропортах Германии и Франции.

А вот страны, для которых снег и лед – дело весьма обычное, уже научились преодолевать проблемы, связанные с зимними явлениями. Канада, а также страны Скандинавии вполне могут дать урок Центральной Европе.

Торонто принадлежит крупнейшая в мире противообледенительная установка. С ее помощью удается удалить лед с 10–12 самолетов. «В обычный зимний сезон мы устраняем обледенение с 10500 самолетов», – говорит Патрисия Крейл, спикер аэропорта Торонто. Процесс удаления льда с корпуса самолета занимает от двух до девятнадцати минут.

Аэропорты в североевропейских Копенгагене, Осло и Стокгольме также накопили многолетний опыт борьбы со льдом и снегопадами. В одном только стокгольмском аэропорту Арланда работают сейчас до 30 снегоуборочных машин.

Чтобы уменьшить тормозной путь, оператор аэропорта компания Svedavia использует большие запасы специального песка. Этим песком непрерывно посыпают обледеневшие взлетно-посадочные полосы. Постоянно убирать снег и посыпать полосы выгоднее, чем строить системы для подогрева полос. Кроме того, убирать снег с помощью тракторов помогают крестьяне из близлежащих деревень.

«Судя по всему, наш аэропорт обладает самым большим опытом работы в зимних условиях», – отмечает представитель Svedavia. Неслучайно многие иностранные операторы аэропортов перенимают у шведов опыт борьбы со снегом и льдом.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 20 по 26 декабря 2010 г.



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 20 по 26 декабря 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	32	27	13	13	13	16	22	99
Великобритания	34	56	118	23	10	86	38	307
Франция	26	57	38	35	7	29	59	231
Италия	7	1	36	17	4	11	5	71
Австрия	4	10	5	3	4	5	7	82
Швейцария	10	52	22	13	8	4	26	97
Россия	20	49	244	82	79	194	9	764

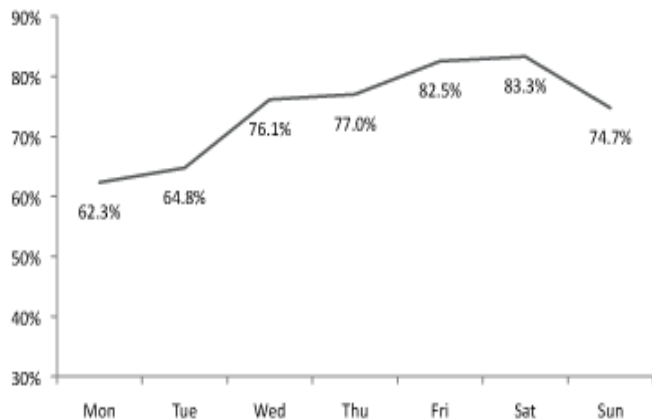
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 20 по 26 декабря 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	19	3	1	1	2	3	3	10
Великобритания	1	21	12	1	2	6	5	28
Франция	0	17	6	0	3	9	7	23
Италия	1	6	4	6	2	1	0	7
Австрия	4	1	1	0	3	5	3	12
Швейцария	14	11	7	2	2	11	10	15
Россия	2	3	5	0	1	5	1	12

Индекс наличия свободных самолетов

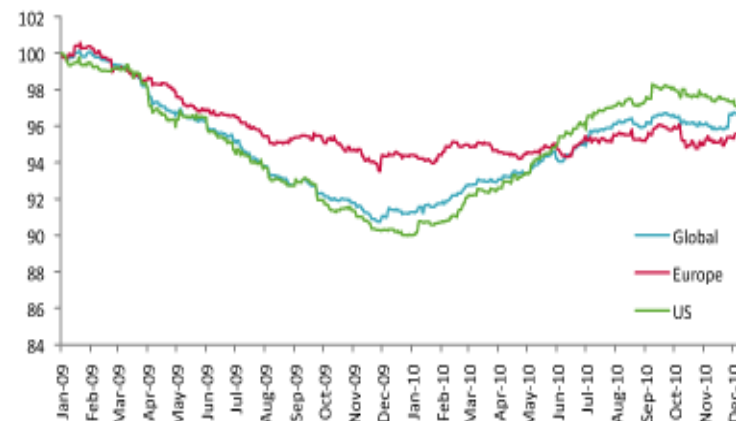
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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 10 147 664€



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1574	€ 1530	€ 1515
Cessna Citation Excel	€ 2742	€ 2650	€ 2561
Bombardier Challenger 604	€ 4828	€ 4675	€ 4672

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 24 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 32 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Лутон - Ле Бурже	61
2	Женева - Ле Бурже	55
3	Лутон - Женева	40
4	Фарнборо - Ле Бурже	33
5	Фарнборо - Мюнхен	32
6	Лутон - Самедан (Швейцария)	29
7	Лутон - Барселона	27
8	Лондон Сити - Ле Бурже	27
9	Кьямпино (Рим) - Лутон	26
10	Фарнборо - Женева	23

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.