



Охранять аэропорты будут по новым правилам

Правительство РФ утвердило Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры.

Согласно Правилам, на территории международного аэропорта создаются непрерывно функционирующие посты (пункты) управления охраны аэропорта. Эти посты должны быть оборудованы техническими средствами для сбора, обработки и хранения в электронном виде данных со всех инженерно-технических систем охраны, с автоматической передачей этих данных в режиме реального времени органам ФСБ и органам внутренних дел РФ, а также Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Как отмечается в Правилах, организация охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры возлагается на лиц, осуществляющих эксплуатацию этих объектов.

В свою очередь охрана границ территории (периметр) аэропорта осуществляется в международных аэропортах - подразделениями вневедомственной охраны при органах внутренних дел, в иных аэропортах - подразделениями ведомственной охраны Минтранса.

Охрана периметра аэропорта осуществляется на основании возмездного договора с лицами, эксплуатирующими аэропорт.

Объекты аэропорта, предназначенные для обслуживания воздушных судов и пассажиров, осуществления операций с грузами, внутри периметра аэропорта охраняются службой авиабезопасности. Но также охрана этих объектов может осуществляться на основании отдельных договоров подразделениями вневедомственной охраны МВД и ведомственной охраны Минтранса.

Постановление правительства от 1 февраля, утверждающее эти Правила, размещено на сайте кабинета министров.



4G глушит сигналы GPS

Производители обнаружили, что авиационный приемник Garmin GNS 430W потерял связь со спутниками и перестал определять местоположение при открытом небе на расстоянии более пяти миль от одного из передатчиков.

стр. 8



И хочется и колется...

На этой неделе от компании Capital Legal Services пришло письмо с призывом к владельцам бизнес джетов размещать свои самолеты в России. Но так ли необходим владельцу префикс RA?

стр. 10



Отпустите меня в свободное плавание

В начале двухтысячных в небольшом подмосковном аэропорту, наконец, то произошли изменения. Красивое «стекло» пришло на смену потертому камуфляжу военного аэродрома «Остафьево».

стр. 13



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: + 11,9%; индекс стоимости: +0,48%

В выпуске информация с 7 по 13 февраля 2011 г.

стр. 14

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.



Бизнес хочет авиации

После смены владельцев «Сильвинита» и «Уралкалия» может быть восстановлено прямое авиасообщение города Березники с внешним миром. Авиакомпания «Сириус» собирается открыть прямой рейс до Москвы, используя бизнес-джеты Hawker. Предполагается, что ее клиентами станут менеджеры, вынужденные сейчас добираться до Березников через Пермь. Однако пока Росавиация не разрешает «Сириусу» провести технический рейс. Как стало известно, «Б», ООО «Авиакомпания „Сириус-Аэро“» обратилось в Приволжское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) за разрешением организовать технический рейс Москва — Березники на бизнес-джете Hawker. В авиакомпании отметили, что вопрос должен разрешиться в начале следующей недели.

По информации «Б», столичная авиакомпания, специализирующаяся на организации чартеров, открывает новый рейс по договоренности с новыми акционерами «Уралкалия» и «Сильвинита». Источник, знакомый с планами компаний, подтвердил, что калийщикам интересен прямой бизнес-рейс до Березников. Предполагается, что пользоваться им будет в первую очередь топ-менеджмент объединяющихся компаний.

Аэропорт в Березниках имеет взлетно-посадочную полосу в 1500 метров. Регулярное авиасообщение с Березниками было закрыто около десяти лет назад — из-за убыточности. В настоящее время аэропорт не сертифицирован для приема самолетов. В планах нового владельца Александра Флегинского был проект реконструкции аэропорта и возврата сертификации, чтобы получить возможность, как и раньше, принимать суда класса Як-40 и Ил-114, а затем развить как самолетные, так и вертолетные авиaperевозки. Однако кризис похоронил проект бизнесмена.



Сейчас аэропорт может быть реанимирован новыми собственниками калийных компаний. В столице расположено московское представительство «Уралкалия». Многие топ-менеджеры компании по долгу службы сегодня вынуждены добираться до Березников через Пермь, а затем совершать трехчасовую поездку на автомобиле.

Компания «Сириус-Аэро» основана в 1999 году. Работает в сегменте деловой авиации. Аэропорт базирования — Внуково-3. В парке авиакомпании Ту-134, переделанные в VIP-вариант, а также бизнес-джеты английского производства Hawker ВАе-125-800В и ВАе-125-700.

Источник, близкий к «Азоту», сообщил «Б», что все крупные предприятия Березников заинтересованы в появлении бизнес-авиации: «К нам летают много иногородних менеджеров, плюс гости предприятий». «Только ведь никто из нас не подпишет под гарантированный объем перевозок», — отметил собеседник «Б».

По материалам Коммерсантъ-Пермь




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
Новапорт



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:

Ключевое выступление представителей правительства стран СНГ	Модернизация аэропортов, как основная составляющая экономического развития в регионах
Взгляд финансистов	Специальная сессия о перспективах развития аэропортов в Украине и Казахстане
Интерактивная дискуссия	Инновационные методы в оптимизации производственных процессов
Обзор и практические примеры успешного управления аэропортами и достижения	Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории
максимально высоких финансовых результатов	
Интерактивная сессия по механизму Государственно-Частного Партнерства	
Стратегии развития маршрутной сети и связи с авиалиниями	

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

Airport

В ЧелАвиа появился ЕС 135

Авиакомпания ЧелАвиа пополнила свой авиапарк двухдвигательным вертолетом Eurocopter EC-135. В октябре 2010 года представители авиакомпании «ЧелАвиа» посетили завод Eurocopter в г. Дановорте (Германия), где был подписан контракт на покупку вертолета.

10 февраля 2011 Eurocopter Vostok объявила о поставке авиакомпании вертолета EC 135 в VIP-компоновке. Финансирование сделки лизинга осуществила компания ЗАО «Сбербанк Лизинг». Передача вертолета состоялась на заводе Eurocopter в г. Дановорте (Германия).

Вертолет EC135 – многоцелевой двухдвигательный вертолет передовой конструкции, изготовленный с применением современных технологий, что делает его идеально подходящим для выполнения различных задач по всему миру. Более чем 850 вертолетов EC135 находятся в эксплуатации в более чем 40 странах.

Авиакомпания «ЧелАвиа» является одной из ведущих частных авиационных компаний на рынке Авиации Общего Назначения (АОН). Основные направления деятельности – подготовка пилотов Гражданской Авиации, выполнение авиационных работ (лесопатруль, облет нефтепроводов, ЛЭП и т.д.), а также продвижение авиационной техники итальянского концерна Tecnam на российском рынке.

Eurocopter Vostok («Еврокоптер Восток») – дочернее предприятие Eurocopter SAS, созданное в 2006 году для поддержки заказчиков и обслуживания парка вертолетов в России и странах СНГ. В настоящее время в России эксплуатируется более 70 вертолетов Eurocopter, а в странах СНГ – более 50. Eurocopter занимает 70% российского рынка газотурбинных вертолетов западного производства.



Hawker 4000 на российском рынке



В январе 2011 года авиакомпания Jet-2000 Business Jets подписала контракт на менеджмент нового бизнес-самолета Hawker 4000 - первого на российском рынке бизнес авиации. В данный момент самолет поставлен владельцу и доступен для чартерных рейсов из Москвы.

Hawker 4000 – флагман линейки Hawker американского производителя Hawker Beechcraft Corporation, способный развивать максимальную крейсерскую скорость до 870 км/ч (на 4% выше по сравнению с предшественником). Максимальная дальность полета новинки от компании Hawker Beechcraft составляет почти 6000 км при неполной загрузке судна, другими словами самолет способен выполнить беспосадочный перелет из Москвы до Пекина с четырьмя пассажирами на борту.

Авиакомпания Jet-2000 Business Jets имеет успешный опыт работы с самолетами Hawker Beechcraft – с появлением Hawker 4000 флот авиакомпании насчитывает четыре судна этого американского производителя (компания также имеет в управлении Hawker 750 и два самолета Hawker 850XP). В прошлом авиакомпания успешно завершила проекты по менеджменту бизнес-джетов Hawker предыдущих поколений.



Номинанты премии «Крылья России»

В начале февраля в Москве состоялось заседание организационного комитета национального конкурса на соискание премии для авиакомпаний «Крылья России», на котором были определены соискатели премии в пятнадцати номинациях. В ближайшее время члены экспертного совета ознакомятся с итогами работы претендентов в 2010 г. и в середине марта тайным голосованием определят победителей и лауреатов конкурса.

В состав экспертного совета вошли авторитетные в области воздушного транспорта специалисты из числа представителей законодательной и исполнительной власти, авиационного бизнеса, финансовых кругов, общественных организаций и средств массовой информации, а также заслуженные деятели гражданской авиации.

В номинации «Авиакомпания года – оператор деловой авиации» будут бороться авиакомпании:

FTC
CapitalJets
«Северсталь»
«Авком – коммерческая авиация»
«АК Барс Аэро»
«Джет-2000»
«Джетальянс Восток»
«Джет Экспресс»
«РусДжет»
«Сириус Аэро»
«Тулпар Эйр»

Организаторами конкурса «Крылья России» выступают журнал «Авиатранспортное обозрение», консалтинговая компания Infomost и Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта России. Церемония награждения пройдет 28 марта 2011 в московской гостинице Ritz-Carlton.



Авиафорум в Ульяновске

Вице-премьер РФ Сергей Иванов поддержал инициативу организации Международного авиатранспортного форума, который пройдет 22-23 апреля 2011 года в Ульяновске, и поручил Минтрансу и Минпромторгу совместно с Объединенной авиастроительной корпорацией оказать содействие в его проведении.

Необходимость проведения делового события, объединяющего лучших специалистов и консультантов, органы государственной власти и крупнейшие компании авиационного сектора России, возникла давно. Многие проблемы, связанные с грузовыми и пассажирскими авиаперевозками, подготовкой летного состава, обеспечением транспортной доступности удаленных регионов страны, требуют скорейших решений и их реализации на уровне как федеральном, так и региональном.

По замыслу организаторов форума, первый Международный авиатранспортный форум в Ульяновске, уже вызвавший интерес представителей авиационного бизнеса из России и ряда зарубежных стран, призван стать дискуссионной площадкой для обсуждения ключевых вопросов формирования стратегии и тактики развития авиационного транспорта. В рамках форума планируется проведение однодневного конгресса. Затем будут проведены тематические конференции и дискуссии в формате круглого стола.

Составной частью форума станет тематическая выставка, на которой будут представлены авиационные технологии и материалы, бортовое и наземное оборудование для летательных аппаратов, конверсионные высокие технологии, техника для аэропортов, профессиональное обучение, системы навигации, системы связи и управления полетом и многое другое. На внешней площадке гости смогут увидеть самолеты российских и зарубежных производителей: Ан-124, Ил-76, Boeing, Diamond, Як-18, Ту-204СМ и другие.



Фарнборо принимает FBO со всего мира



1-3 марта 2011 года в Лондонском аэропорту Фарнборо, Великобритания, впервые откроются двери выставки Business Airport World Expo 2011. Это мероприятие имеет все шансы стать крупным и узнаваемым европейским шоу, которое посвящено наземному обслуживанию деловых самолетов.

Уже более 115 бизнес-аэропортов и сопутствующих компаний подтвердили участие в выставке. А зарегистрировались в качестве бизнес-посетителей представители почти 2000 компаний сегмента деловой авиации. Причем, зарегистрировавшись на сайте выставки, посетитель получает право бесплатного входа.

Организатор выставки, компания UKIP Media & Events, обещает провести уникальные семинары, которые будут организованы Британской ассоциацией деловой авиации и авиации общего назначения (British Business and General Aviation Association), компанией ACC AvServ и Балтийской ассоциацией чартерных перевозчиков (Baltic Air Charter Association). На выставке можно будет принять участие в семинарах и занятиях на тему «Координация аэропортов на Олимпиаде в юго-восточном районе»,

«Авиационная безопасность и управление рисками», «Выбор и управление самолета», «Безопасность Великобритании и пограничный контроль» и «Правильный выбор партнеров».

Управляющий директор UKIP Media & Events Грэм Джонсон сказал: «Мы в восторге от отклика, с которым откликнулась отрасль на это новое событие. Посетители выставки смогут посетить стенды 115 компаний-участников, каждый из которых потенциально может помочь им открыть новые маршруты, найти наземных партнеров и оптимизировать свой бизнес. Участники съедутся на выставку со всего мира. Так, например, в списке участников представлены компании из Канады, Кипра, Египта, США, Франции, Германии, Исландии, Италии, Иордании, Ливана, Мальты, Польши, Румынии, России, Саудовской Аравии, Швейцарии, ОАЭ и, конечно, Великобритании».

В следующем году организаторы собираются провести эту выставку в Каннах, Франция, 22-23 февраля и привлечь как минимум в два раза больше участников.



Испытания G250 идут по плану

В программе испытаний среднеразмержного бизнес джета Gulfstream G250 выполнена серия тестов на обледенение. Это стало определенной вехой в программе сертификации, которая должна закончиться в конце этого года.

На первом испытательном самолете с серийным номером S/N 2001, который приступил к летно-испытательной программе 11 декабря 2009 года, уже выполнены тесты с имитацией обледенения на неподогреваемых частях самолета, включая носовой обтекатель, хвостовое оперение, вертикальные законцовки крыла и пилон двигателя. Эти тесты были проведены для оценки характеристик устойчивости и управляемости в условиях обледенения.

На самолете S/N 2002, который вылетел 24 марта 2010 года, также завершились испытания противообледенительной системы. Теперь можно провести летные испытания по программе сертификации в реальных условиях обледенения. Этот самолет готовится к полету в Соединенные Штаты, где можно испытать его в условиях естественного обледенения. G250 использует противообледенительную систему, аналогичную применяемой в больших самолетах компании Gulfstream. Горячий воздух отбирается от двигателей и направляется по каналам в передние кромки крыла для обогрева их и предотвращения образования льда.

Три самолета, участвующие в летных испытаниях, совершили более 220 испытательных полетов, проведя в воздухе более 700 часов. В самом продолжительном полете G250 находился в воздухе более семи часов. Максимальная скорость, достигнутая на испытаниях, составила М 0,85, а максимальная высота 45000 футов (13800 м). 9 декабря 2010 года впервые все три самолета одновременно поднялись в воздух.

Седьмое место в Phenom 100

8 февраля 2011 Embraer сообщил о получении в прошлом месяце сертификата от Национального агентства гражданской авиации Бразилии (ANAC) и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) на использование в легком бизнес джете Phenom 100 откидного сиденья в туалете, оснащенного ремнями безопасности, в качестве еще одного пассажирского места. Федеральное авиационное управление США выдаст сертификат на такую доработку в ближайшие недели.

Новая функциональность позволяет получить большую гибкость в использовании самолета. Теперь клиенты, которые выберут этот вариант, смогут перевозить до семи пассажиров.

“Это долгожданное улучшение позволяет увеличить количество пассажирских мест в Phenom 100 и является результатом просьб наших клиентов”, сказал Маури시오 Алмейда, вице-президент Embraer по программам деловых самолетов. “Embraer стремится предлагать уникальные, ориентированные на клиентов решения, и будет продолжать работать по дальнейшему совершенствованию этого успешного и очень популярного самолета”.

Для того, чтобы сертифицировать новое пассажирское место во время взлета и посадки, пришлось пройти ряд сертификационных испытаний для подтверждения высокого уровня безопасности нового сиденья. Например, оно должно было выдержать перегрузку до 21 g и к тому же гарантировать физическую безопасность пассажира. Изменения включают в себя добавление поясного ремня к откидному сиденью и крепление к кормовой переборке ширмы туалета. В этом году новый вариант также будет доступен для модификации уже эксплуатирующихся самолетов.

Dassault проведет серию семинаров

Серия региональных семинаров по обслуживанию и эксплуатации (M&O Seminar) Dassault Falcon, начатая три года назад, будет продолжена в 2011 году. В общей сложности в восьми странах будет проведено 13 семинаров. M&O-семинары Dassault Falcon дают операторам возможность пообщаться лицом к лицу со специалистами и инженерными группами Dassault по различным темам.

В региональных M&O семинарах компания фокусирует внимание на эксплуатационных и технических вопросах, и основное предназначение - это оказание помощи эксплуатантам воздушных судов, повышение эффективности, надежности и безопасности их деятельности. Темы варьируются от последних улучшений клиентских сервисов до инженерной поддержки в устранении неполадок и надежности продуктов компании. Однодневная сессия включает в себя взаимодействие со специалистами по поддержке и по сопровождению моделей самолетов для авторизованных сервисных центров, поставщиков и партнеров.

Серия семинаров 2011 года:

Рим, Италия - 16 марта
 Финикс, Аризона, США - 22 марта
 Сиэтл, Вашингтон, США - 24 марта
 Даллас, Техас, США - 5 апреля
 Женева, Швейцария - 6 апреля
 Тoluка, Мексика - 7 апреля
 Пекин, Китай - 18 апреля
 Атланта, Джорджия, США - 19 апреля
 Махва, Нью-Джерси, США - 21 апреля
 Чикаго, Иллинойс, США - 3 мая
 Мумбаи, Индия - 4 мая
 Торонто, Канада - 5 мая
 Сан-Паулу, Бразилия - 11 августа

Близкое обучение

FlightSafety International собирается предложить обучение на Bombardier Challenger 605 в Европе. Запустить процесс обучения планируется в начале 2012 года в Великобритании на базе компании London Farnborough Training Center.

«Предлагая обучение и переподготовку на Challenger 605 в Европе, наша компания ясно демонстрирует желание и способность реагировать на потребности клиентов и предоставлять достойные их исключительное качество, стоимость и гибкость», говорит вице-президент по маркетингу компании Скотт Фера.

Учебная программа Challenger 605 будет проводиться на новом, разработанном и изготовленном FlightSafety, тренажере полной имитации полета. Он отвечает высоким стандартам регулирующих авиационных органов всего мира и имеет одну из лучших визуальных систем VITAL X, продвинутую систему электрического привода и контроля нагрузки.

«Мы с нетерпением ожидаем возможности приветствовать операторов Challenger 605 в нашем учебном центре», сказал управляющий Farnborough Training Center Пол Хьюитт. «Наши опытные, высококвалифицированные инструкторы помогут получить всестороннюю подготовку для летного персонала с учетом конкретных потребностей клиентов и обеспечивающую самый высокий уровень овладения необходимыми знаниями».

Лондонский центр FlightSafety вмещает до 15 комплексных тренажеров и имеет потенциал подготовки до 3800 авиационных специалистов в год. Здесь осуществляется подготовка персонала по учебным программам для деловых и региональных воздушных судов производства Bombardier, Cessna, Gulfstream, Hawker Beechcraft и Sikorsky.



2011 – год надежд

В своем ежемесячном прогнозе рынка деловых самолетов, который JP Morgan выпустила 7 февраля 2011, эксперты рассматривают 2011 год, как момент отскока для производителей бизнес джетов. Они уже видят реальный шанс для такого развития рынков, а также то, что увеличение поставок в 2012 году вырастет на 18% относительно 2010 года. Единственное препятствие для такого развития событий – пока еще большое количество свежих самолетов по разумным ценам на вторичном рынке.

Тенденции по поставкам в четвертом квартале были разнонаправленными, но в общем вышли в положительную зону. Надо понимать, что последний квартал года обычно довольно сильный по всем показателям. Производители стремятся закрыть “дыры” и показать хорошие результаты по итогам года.

В то же время запасы подержанных самолетов в январе 2011 г. остались на прежнем уровне, хотя цены увеличились на 2,1%. Объем вторичного рынка деловых самолетов остается пока “плоским”, в январе он был на уровне 11,3%, оставаясь в пределах 11,3% -11,9% уже девятый месяц подряд. Запасы 13-и моделей самолетов уменьшились, 9-и увеличились, а количество Citation X и Hawker 400/Beechcraft 400 на вторичном рынке осталось неизменным.

Средняя запрашиваемая цена в январе увеличилась на 2,1%, до \$ 11,0 млн., по сравнению с декабрем 2010, когда был повторен крайне низкий уровень далекого 1997 года. Увеличение цен произошло за счет скачка в сегменте тяжелых самолетов, стоимость которых выросла на 4,3%. Это компенсировало снижение в сегменте средних (-1,9%) и легких (-1,8%) бизнес джетов. Однако средняя цена предложения в 2010



году продолжала падать, уменьшившись еще на 11%, и сейчас цены на 32% ниже относительно пика в феврале 2008, когда этот показатель равнялся \$ 16,3 млн. При этом цены 10-и моделей самолетов в 2010 году росли, 11-и уменьшались и 3-х оставались неизменными.

Количество самолетов на вторичном рынке остается в пределах 11,3% -11,9% от всего флота в течение последних девяти месяцев. Запасы остаются на достаточно высоком уровне в исторической перспективе, и эксперты JP Morgan считают, что необходимость дальнейшего снижения этого показателя является одним из условий для восстановления спроса на новые бизнес джеты и устойчивого его роста.

Также в течение 2010 года продолжилась тенденция уменьшения флота бизнес джетов, находящихся в долевой собственности. Всего сейчас «долевой» флот насчитывает 871 самолет, уменьшившись в декабре на четыре самолета, а по итогам 2010 года на 26 самолетов. А всего, с пика в январе 2009 года в 960 самолетов, долевые операторы потеряли 89 бизнес джетов или примерно 9% флота. Первоначальные данные января 2011 показывают на резкий спад в этой категории.

[Полный отчет JP Morgan](#)



Gulfstream G650 совершил трансконтинентальный перелет

Gulfstream G650 недавно продемонстрировал исключительные высокоскоростные и топливоэффективные возможности на крейсерском режиме, пролетев более 1 900 морских миль (3 545 км) всего за 3 часов и 26 минут.

G650 с серийным номером (S/N) 6004, вылетел с аэропорта им. Боба Хоупа в Бербанке, Калифорния 12 января в 12:21 по местному времени, а прибыл в международный аэропорт Саванна/Хилтон-Хед через 3 часов и 26 минут в 18:47 по местному времени. Полет проходил на скоростях от 0,91 до 0,92 Маха, и пролетел небольшой отрезок пути на максимальной эксплуатационной скорости 0,925 Маха. Средняя путевая скорость в этом полете составляла более 550 узлов. Максимальная путевая скорость на маршруте составляла более 660 узлов.

“Это обычная эксплуатационная скорость, на которую клиенты могут рассчитывать, используя этот самолет,” – заявил Прес Хенне, старший вице-президент направления программ, разработки и тестирования компании Gulfstream. “Сказать, что мы

просто рады таким эксплуатационным возможностям самолета - это не сказать ничего”.

G650 оторвался от полосы длиной менее 4 500 футов (1 372 м), со скоростью 0,85 Маха поднялся на высоту крейсерского полета в 43 000 футов (13 196 м) и перешел в полет со скоростью 0,91 Маха и выше на оставшейся части маршрута.

“Один из ключевых моментов”, - отмечает Хенне, - “это оптимальная длина лётного поля, минимальная ВПП в данных условиях. Выполнение таких условий позволяет G650 летать там, где обычно могли работать только небольшие реактивные самолеты. Это большое преимущество для операторов”.

Экипаж самолета с серийным номером S/N 6004 состоял из 10 человек, включая Прес Хенне.

“Это был фантастический полет”, – сказал Хенне после посадки в Саванне. “Вы можете определенно почувствовать размер. Увеличенный объем пространства салона G650 будет хорошо принята нашими клиентами. Установка нового интерьера на одном из наших первых испытательных самолетов позволит полностью оценить салон до ввода его в эксплуатацию. Это и другие испытания позволят оценить работу системы регулирования давления и температуры воздуха в салоне, размещение пассажирских мест, оборудование для связи и развлечений с функцией управления iPod touch®”.

G650 обладает максимальной дальностью полета 7 000 морских миль (12 500 км) на скорости 0,85 Маха, что позволит ему осуществлять межконтинентальные перелеты за меньшее время, чем в случае использования других дальних бизнес джетов.



Самолет с серийным номером S/N 6004 – один из пяти самолетов, проходящих летные испытания в рамках программы сертификации Федерального управления гражданской авиации (FAA) и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Пять самолетов налетали уже более 1 200 часов, их сертификация запланирована на 2011 г., а ввод в эксплуатацию – на 2012 г.

“Последние задания для S/N 6004 и завершение других важных этапов демонстрирует, что команда по разработке модели G650, включая всемирную сеть поставок, работает очень хорошо, а программа G650 уверенно движется к сертификации”, – заявил Хенне. “Мы очень довольны как выполнением нашей программы, так и показателями функционирования нашего самолета”.



4G глушит сигналы GPS

Федеральная комиссия по связи США (FCC) выдала лицензию компании LightSquared на развертывание всеамериканской сети беспроводного широкополосного доступа по технологии 4G-LTE на территории всей страны. Но исследования показывают, что этот сервис может серьезно помешать навигации GPS.

В докладе, размещенном на сайте GPS World говорится о том, что представители отрасли GPS представили FCC данные, показывающие, что в районах действия 40000 высокомошных передатчиков, которые планирует установить LightSquared, могут перестать работать GPS-приемники. Производители GPS-оборудования Garmin и Trimble участвовали в подготовке этого доклада и представили экспериментальные данные по размерам областей GPS-помех.

Производители обнаружили, что авиационный приемник Garmin GNS 430W потерял связь со спутниками и перестал определять местоположение при открытом небе на расстоянии более пяти миль от одного из передатчиков, а вмешательство в работу

Наземная станция LightSquared



оборудования было обнаружено на расстоянии почти 14 морских миль. Испытания проводились при помощи моделирования GPS-сигналов, передаваемых созвездием из 31 спутника, а мощность передатчика Lightsquared соответствовала фактическим техническим характеристикам, говорится в докладе.

Передатчики такой мощности потребовались LightSquared развертывания вспомогательной системы сети LTE. В ноябре 2010 года компания обратилась в регулирующий орган за разрешением использовать частотный диапазон «L» (L1=1575,42 МГц, L2=1227,60 МГц, L5=1176,45 МГц) в своей сети. Сейчас этот диапазон частот зарезервирован за космическими системами связи и спутниковой навигацией. Так вот, компания Lightsquared захотела осуществлять вещание на частотах, не только в космическом пространстве, но и на земле, используя передатчики большой мощности.

FCC решила закрыть глаза на свои собственные правила и разрешить Lightsquared на вещание в L-диапазоне, несмотря на возможные помехи для оборудования GPS. В своем окончательном решении FCC однако признается, что вмешательство в работу GPS вызывает «серьезную озабоченность», и что этот вопрос «необходимо решить», прежде чем LightSquared развернет свою беспроводную сеть.

В свою очередь LightSquared заявила, что будет работать с отраслью GPS, чтобы определить, каким GPS-приемникам потребуется модернизация, чтобы в дальнейшем создать фильтры, помогающие избавиться от проблем с приемом. Однако компания ничего не говорит относительно того, как будут работать эти фильтры и что делать нынешним владельцам проблемного оборудования.

LightSquared рассчитывает запустить беспроводную



Сравнение скорости 3G и 4G

сеть 4G-LTE в эксплуатацию до 15 июня этого года.

Однако России пока далеко до подобных проблем. Если в США эти вопросы уже находятся на стадии разрешения, то работа модифицированных GPS-приемников на наших просторах ничем не будет отличаться от старого оборудования, так как 4G нам пока в ближайшем будущем не светит. Наши операторы 3G еще никак не освоят. Однако в конце 2010 года госкомиссия по радиочастотам (ГКРЧ) поручила «Ростелекому» изучить возможности внедрения в России 4G в диапазонах 800 и 900 МГц, а также 1,8, 2,1 и 2,5-2,7 ГГц. Для строительства таких сетей необходимо в первую очередь осуществить конверсию военных частот. Но пока не понятно, по какой схеме и в какие сроки это будет происходить. Частоты 4G и спутниковой навигации как GPS так и ГЛОНАСС (1600 МГц и 1250 МГц) не пересекаются, но будут ли учитываться помехи от работы вспомогательного оборудования, как это случилось в США, не известно.



Индия - один из ключевых рынков

Спрос на бизнес джеты с большой дальностью полета, такие как G450 и G550, представленные на этой неделе на Aero India 2011, останется на прежнем уровне вследствие быстрого расширения глобальных деловых связей, - отмечает Роджер Сперри, старший региональный вице-президент направления международных продаж Gulfstream. Наибольшим спросом пользуются именно самолеты компании Gulfstream с самой большой дальностью полета и функциональностью.



“Это говорит нам о том, что новые транснациональные корпорации имеют огромную внутреннюю потребность в быстром и гибком средстве передвижения внутри и между континентами,” – заявляет Сперри.

Данные, предоставленные консалтинговой компанией JetNet, подтверждают, что поставки новых реактивных самолетов для бизнеса в Азиатско-Тихоокеанский регион выросли с 7 процентов от общего объема поставок в 2007 году до 12 процентов в 2009 году. JetNet упоминает Индию как страну со вторым по величине парком в этом регионе, который включает 143 бизнес джетов различных моделей.

Парк самолетов Gulfstream в Индии, оставаясь пока относительно небольшим в абсолютных числах, быстро растет. В 2001 году в Индии в эксплуатации

находилось пять самолетов компании. На сегодняшний день насчитывается уже 17 самолетов. Двенадцать из них больших дальних самолетов и включают также G550, который может без посадки преодолеть расстояние, превышающее 12 000 км. Основную часть воздушного парка составляют среднегабаритные самолеты с дальностью полета от 5 556 км (G150) до 6 300 км (G200).

“Мы видим значительный долгосрочный потенциал на индийском рынке, поскольку расширяется инфраструктура для бизнес авиации, и власти уделяют больше внимания этому сегменту”, – комментирует Сперри. “Быстрое развитие коммерческих воздушных перевозок находится в зоне особого внимания правительства; мы верим, что его внимание скоро также обратится в сторону деловой авиации”.

Инфраструктура – отмечает Сперри – включает в себя аэровокзальные комплексы для реактивных самолетов (FBO), увеличение мест стоянки и количества ангаров, а также увеличенную пропускную способность аэропорта. Запрет ночных полетов в крупных городах ограничивает количество слотов, выделяемых для бизнес авиации.

“Это проблемы быстрорастущей экономики, и мы

надеемся, что они будут решены, потому что деловая авиация – это важная часть транспортной системы”, – говорит Сперри.

С точки зрения рыночного потенциала, Роджер Сперри упоминает увеличение количества индийских миллиардеров (по имеющимся данным сейчас насчитывается 47 человек, что вывело страну на четвертое место в мире), согласно списку журнала Forbes за 2010 год. Более того, Индия, имея более 126 000 миллионеров, находится на восьмом месте в мире по количеству лиц, владеющих крупным капиталом, и ежегодно их количество увеличивается на 51%, согласно данным Merrill Lynch-Capgemini. Также стоит отметить растущий рынок IPO и благоприятный инвестиционный климат.

“Ключевым фактором для нас является возможность показать деловым лидерам замечательную возможность быстро перемещаться между континентами для управления своей международной деятельностью или приобретения новых предприятий”, – заявляет Сперри. “Скорость и гибкость являются необходимыми требованиями в конкурентных условиях современного мирового рынка. Компания Gulfstream может предложить и то, и другое”.

Сперри также высказался по поводу обязательств компании Gulfstream по поддержке своих клиентов во всем мире. Компания имеет самую большую в мире сеть по поддержке самолетов, состоящую из 3 300 сотрудников и ежегодно осуществляющую поставки запчастей общей стоимостью 1,2 миллиардов долларов.

И хочется и колется...

На этой неделе от компании Capital Legal Services пришло письмо с призывом к владельцам бизнес джетов размещать свои самолеты в России. Авторы этого призыва, Дерек Блум, Партнер Capital Legal Services и Крис Хилдбург, Президент Alpha One Flight Services, полагают, что «многие российские собственники с радостью держали бы свои самолеты в России, если бы это было экономически целесообразно».

Иметь свой самолет «под боком» намного приятнее и выгоднее, чем где-то там, за границей. Но таким образом можно рассуждать о машине, даче, яхте и вертолете. Все эти вещи необходимы в максимальной близости от хозяина, в первую очередь, потому что они являются предметом комфорта и необходимы если не ежедневно, то довольно регулярно и часто.

Ситуация с самолетом немного сложнее. Если это большой бизнес джет, который используется для дальних перелетов и 1-2 раза в месяц, то тут возникает вопрос экономической целесообразности его собержания. Правильно в «Призыве» указано на экономические резоны при покупке самолета российскими владельцами. Это одна из существенных причин того, что большая часть российского флота, зарегистрирована за границей. Причем точно такая же ситуация наблюдается среди регулярных перевозчиков. Значит у них там за границей «намазано медом» больше, чем у нас.

Только кроме самих владельцев эти самолеты также в подавляющем числе используются для чартеров, что бы собственники могли оправдать затраты на содержание. Вот как раз операторам, которые управляют этими бизнес джетами было бы очень удобно иметь префикс «RA» на хвосте. С ним меньше хлопот при организации полетов внутри страны.



А истинному владельцу эти буквы особо не нужны, а в настоящее время могут оказаться и вредны. Тут есть несколько причин. Во первых, основной трафик деловых самолетов, порядка 70-80%, приходится на международные перелеты. Для таких рейсов принадлежность регистрации не важна. Конечно, надо оплатить пустой перелет с места базирования, но если владелец летает за границу не часто, то это не особо накладно. Во вторых самолет в российском регистре необходимо обслуживать по российским техническим нормам, что при перепродаже существенно скажется на остаточной стоимости самолета. Так что такой самолет придется обслуживать по-русски и по-нерусски. В третьих – все ли владельцы хотят раскрыть информацию о том, что они владеют самолетом? А если регистрировать на юридическое лицо, то получается как-то не правильно. Хотя в России это принято, переводить свои активы на многочисленных родственников.

С другой стороны, бизнес джеты с российской регистрацией оченьгодились бы операторам.

Тогда как для частного лица самолет скорее дорогая игрушка, для корпоративного владельца он уже инструмент эффективного ведения бизнеса, а для авиакомпании он «кураца, несущая золотые яйца». И чем более универсальны возможности бизнес джета, не только как технического устройства, но и как объекта правовых отношений, тем более эффективно он может зарабатывать деньги. С префиксом RA для операторов открываются отечественные просторы, хотя и сегодня они не совсем закрыты для остальных регистров. Выгода возникает в упрощении организации рейса, что повышает эффективность. Вот кто должен всеми силами стремиться изменить существующее положение вещей.

Остальным владельцам, как частным, так и корпоративным возможность зарегистрировать свой самолет в России не принципиальна. Частники могут себе позволить переплатить за приватность. А проблемы подбора персонала, обслуживания и внутренних перелетов ложится на плечи управляющих компаний, которые знают тайные ходы во властных структурах. С корпоративными владельцами немного сложнее. Те монстры российского бизнеса, которые могут позволить себе корпоративный флот, регистрируют самолеты в России (как например Газпром и Северсталь). Если бизнес пожиже, то владельцем самолета может формально являться юридическое лицо, а используется он истинным владельцем в собственных интересах. В этом случае скорее всего регистрация будет в офшорах, что значительно дешевле. Так что на этот «Призыв» в первую очередь откликнутся российские операторы, которые сейчас могут составить реальную конкуренцию западным авиакомпаниям только на внутренних направлениях. Вот кому необходимо действительно необходимо

снижение таможенных пошлин и упрощение возврата НДС.

А вообще, зачем россияне выводят свои активы за рубеж? По словам авторов «что-то» в России не так и это надо менять. Складывается ощущение, что главная причина такого положения дел – выстроенная и работающая «вертикаль власти». Люди не уверены в завтрашнем дне и в глобальные улучшения положения не верят. Чтобы сдвинуть с места какое-либо дело надо иметь заход в самые верхние эшелоны власти. И еще нужны влиятельные лоббисты. А кто в нашей стране будет реально связываться со столь щекотливым делом, как частные самолеты? Высокие частные владельцы? Вряд ли. Они и так летают по разовым разрешениям, притом, что головная боль не у них, а у оператора самолета. Авиакомпании и операторы не имеют достаточного веса, чтобы продвигать свои интересы, а чиновники не проявляют достаточного энтузиазма по изменению законодательства. Всё это очевидные вещи.

Не совсем очевидно то, что такое положение дел возникло из-за внутренней политики нашего государства. Она в первую очередь направлена на социальную сферу. Власти необходимо заручится поддержкой огромной массы небогатых россиян и поэтому большинство бюджетных расходов, так или иначе связаны с социальной сферой. По оценкам экспертов до 70% бюджетных затрат (включая косвенные) рассчитаны на эту категорию населения. А основной драйвер деловой авиации – средний и крупный бизнес – у нашего руководства до последнего времени был не в почете. Да и сейчас какая-то двойственная позиция. На словах всё поддерживается, но на деле как можно расценить повышение налогов (социальные отчисления с



начисляемой зарплаты с этого года выросли на 8%) как не заботой о пополнении раздутого бюджета. Еще один пугающий факт: по результатам опроса фонда «Общественное мнение» сегодня более 40% российских граждан хотят быть чиновниками! А кто работать будет? Чиновники то у нас в основном за границу летают и ничего менять не хотят, за некоторым исключением.

В то же время складывается ощущение, что развитие регионального бизнеса, основного потребителя услуг деловой авиации, никому не нужно. А пока не возникнет необходимость быстрого и комфортного перемещения внутри страны, ни о каком развитии бизнес авиации говорить не приходится. Без достаточного спроса на внутренние перевозки никто не захочет пробивать необходимые законопроекты, благоприятствующие ввозу бизнес джетов. Хотя может быть поможет Чемпионат мира по футболу 2018, который как неожиданно мы выиграли? Посмотрим...

По поводу экономического эффекта от прибытия в Россию четырехсот бизнес джетов вроде всё правильно разъяснено. Только эти самолеты и так практически половину времени проводят в московских аэропортах. Можно было бы предположить, что имея префикс RA на хвосте, они разлетятся по региональным аэропортам. Но и это вызывает сомнения. Нет сейчас там сейчас инфраструктуры для бизнес авиации, да и основные потребители этих услуг обитают пока в немногих российских городах. Да и потенциальные рабочие места, скорее всего, будут отданы иностранным специалистам.

Сейчас регулярные перевозчики не могут найти летный персонал, а у них требования не такие строгие как в бизнес авиации. Вспоминается история одного частного пилота, летевшего на регулярном рейсе. Когда стюардесса узнала, что он летчик, сразу стала уговаривать его идти к ним в авиакомпанию, невзирая на то, что налет у него небольшой и на поршневом одномоторном самолете! Ведь по нашим законам командиром на внутреннем перелете должен быть гражданин России. А где взять этих людей? Для их подготовки необходим не один год. Опять же, они все равно будут учиться за границей, куда и пойдут деньги за обучение. Наземный персонал в аэропортах и так укомплектован, ведь эти самолеты прилетают в российские аэропорты.

Переоборудование военных аэродромов под бизнес аэропорты как идея тоже довольно привлекательна. Наверно, проследив за эпопеей с подмосковной Кубинкой, хочется экстраполировать этот опыт на всю страну. Но не надо забывать, что для России, с ее огромными территориями, компактная Европа не может быть примером. Также как и Америка. На западе такой подход имел право на жизнь,

так как структура расселения и центров бизнес активности распределена равномерно по всей площади. И от бывших военных аэродромов до центров цивилизации рукой подать. В СССР военные аэродромы строили подальше от людских глаз. И сейчас если и есть заброшенные, то они находятся у черта на куличках, а те, что расположены в более удобных местах, Минобороны ни за что не отдаст. С Кубинкой сколько было возни, и то не понятно, будет ли там что-то построено или завернут этот проект.

А вкладывать огромные деньги в бесперспективное дело вряд ли кто не будет. К тому же во всех более-менее платежеспособных регионах, куда летают бизнес джеты, есть гражданские аэропорты. Пусть они монополисты, но этими аэропортами пользуются регулярные перевозчики, и поэтому аэропортовая инфраструктура находится в работоспособном состоянии. А если на переоборудованном военном аэропорте будет производиться 1-2 вылета в день, то кто же будет содержать этот аэропорт.

Российское правительство вроде озаботилось возрождением аэродромной сетью страны и, может быть в скором времени, мы сможем наблюдать появление аэропортов хотя бы в труднодоступных регионах. С европейской частью сложнее, так как здесь поможет только создание в регионах мощных центров бизнес активности. Как пример, можно привести Калугу, где открывшийся завод Volkswagen вынуждает администрацию области возрождать аэропорт «Грабцево», куда и сам автопроизводитель собирается вкладывать деньги. Наверно стоит ожидать, что скоро там будет FBO и перрон с бизнес джетами. Наша отрасль является инструментом для ведения бизнеса, а не наоборот. Сама по себе деловая авиация не сможет поднять экономику регионов. Зачем аэропорты, ангары, гостиницы в погибающем

от нищеты провинциальном городе?

Так почему же российские владельцы в настоящее время не хотят регистрировать и размещать свои самолеты в России. По мнению авторов «Призыва» есть две основные причины: НДС, взимаемый при ввозе, и монополизация аэропортов, используемых для деловой авиации. Конечно, эти причины играют значительную роль в выборе места регистрации самолета. Но если с аэропортами вроде понятно, будет спрос – будет предложение, то с НДС не так очевидно. Отмена пошлин на самолеты массой от 2 до 20 тонн не привело к сколько-нибудь значительному росту количества ввезенных в Россию бизнес джетов. При том что НДС, при некоторой упёртости, можно вернуть. Хотя может быть, этот диапазон не пользуется популярностью у россиян, и этот пример не показателен, но эти самолеты должны были заинтересовать российских операторов, которые хотят закрепиться на внутреннем рынке. Размер этих самолетов в самый раз для такого бизнеса. Но такие бизнес джеты почему-то не берут... Значит не видят смысла. И как будут развиваться дела у Jetalliance east с двумя бизнес джетами Cessna (которые, кстати, летают под австрийским флагом), покажет время. Дай бог, чтобы у них всё получилось, может кто-нибудь еще пойдет по проторенной дорожке.

Вообще проблема всех инфраструктурных проектов, а развитие деловой авиации можно считать как инфраструктурный проект в широком смысле слова, в России всегда незавидна. Что делать, у нас еще с царских времен не могут никак изжить две известные беды. И до тех пор, пока государство, в лице высших чиновников, не обратит пристальное внимание на развитие бизнеса в регионах, не будет именно российской деловой авиации. Будут только отдельные богатые люди, использующие деловые

самолеты для своих личных нужд и иностранные операторы, обслуживающие остальных граждан. В нынешнем виде отрасль деловой авиации в России будет находиться в более-менее устойчивом положении еще некоторое время. Но уже в верхах есть понимание того, что надо что-то менять. Если курс на инновации не является очередным приемом отвлечения внимания или предвыборной компанией, то вскоре должны быть подвижки и на нашем поле. Только к сожалению власть уже приучила нас, со скепсисом относится к любым благим начинаниям, идущим сверху. Мы приучены везде искать подвох. Тем более с трудом верится, что те радикальные призывы к изменению законодательства, которые звучат в «Призыве», найдут отклик в душе чиновничества.

Суммируя сказанное, можно с уверенностью сказать, что в ближайшее время значительного объема ввоза бизнес джетов не будет. Как это не прискорбно, но единственные субъекты, а именно российские операторы, которым необходимы самолеты с российской регистрацией, находятся в самом невыгодном положении. У них нет денег, нет конкурентного преимущества перед западными операторами, и главное нет своего рынка. Будь хотя бы последнее, то можно было бы с достаточной уверенностью заявить о перспективах появления на бизнес джетах префикса RA. А так приходится только уповать на высшие сферы.

Несмотря такой пессимизм, мы не в коем случае не призываем опускать руки. Такие призывы необходимы хотя бы потому, что без активной позиции всех участников рынка, вообще не приходится рассчитывать хоть на какие-нибудь перемены. От нашего государства не стоит ждать милости.

Отпустите меня в свободное плавание

В начале двухтысячных в небольшом подмосковном аэропорту, наконец, то произошли изменения. Красивое «стекло» пришло на смену потертому камуфляжу военного аэродрома «Остафьево». Построенные аэровокзал, перрон и ангар, безусловно, стали бы красивой картинкой для любого глянцевого журнала и кто бы мог поверить, что спустя 10 лет он будет оставаться полупустым. Правда есть владелец – ГазпромАвиа, но это только для избранных.

Так почему же аэропорт Остафьево не востребован для бизнес авиации?

А проблема заключается как не парадоксально в классическом понимании слова «мое». Сделать аэропорт под одного перевозчика, который будет обслуживать полтора рейса в день: один – два пассажира и дама с собачкой, конечно привлекательно. Но нужно и понимать, что деньги вложенные компанией в терминал и аэродромную инфраструктуру не должны позволять ему распоряжаться аэропортом как собственным пригородным участком.

Взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки и прочие объекты, которые являются государственными, должны эксплуатироваться в соответствии с «Федеральным законом, о естественных монополиях» который как раз и регламентирует все отношения между государством в лице продавца и покупателем в лице, той же авиакомпании. Неужели в аэропортовом бизнесе такая же ситуация как и в стране в целом.

“А у нас страна авторитарная” заявляют источники в компании. Понятно, что для общего бизнеса Газпрома развитие такого сегмента как бизнес авиация это

вторично, а может даже и совсем неинтересно. Но все таки не понятно, почему ставят препоны нормальному развитию, извините за тавтологию, нормального аэропорта.

Ведь ничего страшного не случится, если на перроне вместе с Dassault 900 господина Милера будет стоять и ожидать своего владельца, такой же самолет, хозяин которого, к сожалению (а может и к его счастью), не обременен властью. И это не пустые слова. Попытки выйти в Остафьево крупных европейских игроков рынка бизнес авиации окончились полным фиаско. Многие эксперты разводят руками. Компании, предлагающие реальные инвестиции оказались не у дел.

Зато с центральных каналов нам очень много говорят о необходимости привлечения зарубежных капиталов. Москва авиационная не резиновая, и через несколько лет станет очень большой проблемой распределение рейсов нашего сегмента. Зачем нам Кубинка с непонятной инфраструктурой, планы модернизации давно устаревшего Быково?

Да, существуют ряд проблем для развития Остафьево, это и транспортная доступность, и «близость» к



аэропорту Внуково (недаром Остафьево называют третьей полосой аэропорта) и многое другое. Но если будет дан зеленый свет, многие авиаперевозчики, стесненные аэропортами Шереметьево, Домодедово и Внуково, устремятся, в менее загруженный Остафьево, оставляя деньги и создавая новые рабочие места именно там.

Но это только прелюдия. В дальнейшем мы познакомим Вас с мнением непосредственных игроков рынка, которые либо пытались, либо планируют сделать для себя аэропорт Остафьево базовым.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 7 по 13 февраля 2011 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 аэропорты прилета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 7 по 13 февраля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	27	6	31	7	6	11	50	37
Великобритания	3	30	24	37	15	99	37	134
Франция	9	60	58	40	6	39	49	220
Италия	5	34	37	14	3	3	20	58
Австрия	18	6	10	3	2	6	17	35
Швейцария	9	50	37	12	13	13	95	134
Россия	21	39	148	15	10	63	1	242

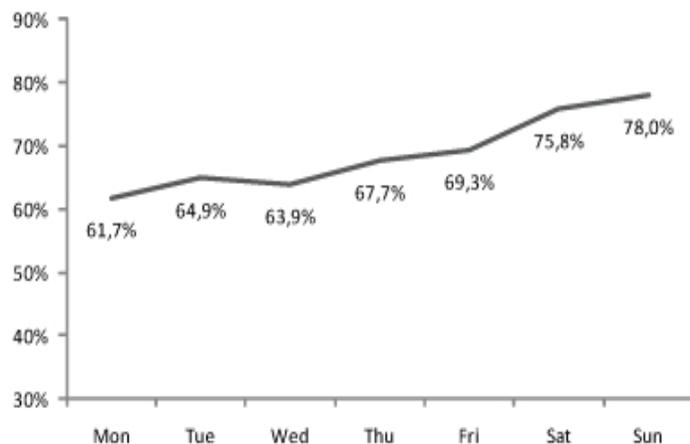
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 7 по 13 февраля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	14	4	0	0	3	4	6	6
Великобритания	0	43	4	0	2	8	3	15
Франция	2	11	10	1	1	5	1	10
Италия	2	0	1	2	0	1	0	5
Австрия	2	1	2	0	3	1	6	9
Швейцария	9	9	7	4	7	7	1	9
Россия	4	2	3	0	2	3	0	10

Индекс наличия свободных самолетов

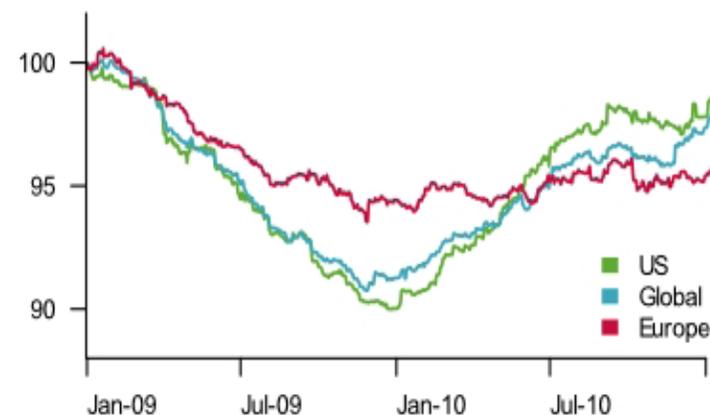
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

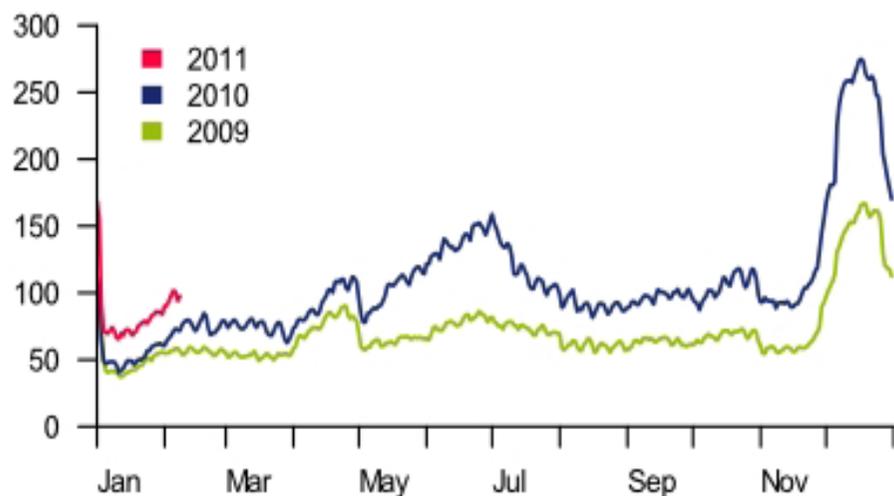
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1548	€ 1539	€ 1518
Cessna Citation Excel	€ 2739	€ 2692	€ 2688
Bombardier Challenger 604	€ 4816	€ 4655	€ 4708

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 26 Cessna Citation Jet, 23 Cessna Citation Excel и 33 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прилета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	2
3	Ле Бурже, Париж	4
4	Женева	3
5	Пулково, СПб	9
6	Борисполь, Киев	13
7	Кот Д'Азур, Ницца	6
8	Цюрих	7
9	Фарнборо, Лондон	8
10	Домодедово, Москва	31

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.