



Середина XX века стала временем рождения двух сегментов авиации - вертолетов и традиционных бизнес-джетов, и сейчас бизнес-авиацию невозможно представить без винтокрылых машин.

В современных мегаполисах, готовя срочную поездку в аэропорт, деловой человек с большой долей вероятности, наравне с автомобилем, будет рассматривать вариант вертолетного трансфера. Потому что такой выбор есть, а издержки, временные и финансовые, не всегда в пользу наземного транспорта.

Россия пока не может предложить такого сервиса. Самый главный центр притяжения бизнес-авиации - Москва - лишен возможности полетов над городом. Однако на этой неделе, после публикации в Российской Газете материала о возможном открытии московского неба для вертолетов, такую идею поддержал и наш президент. Наверно мотивы, побудившие руководство страны и авиационной отрасли обратить внимание на эту проблему, имеют под собой некоторую «корысть» (в первую очередь рассмаривается перевозка на вертолетах первых лиц страны), но есть надежда, что со временем и простые люди смогут воспользоваться вертолетным трансфером. Давно пора, ведь в городе уже давно построено достаточно много вертолетных площадок с прицелом на будущее, которое, наверно, уже настает.



Вторичный рынок вздоравливает

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в апреле и за первые четыре месяца 2012 года. Улучшение у самолетов компенсируется коррекцией в вертолетном сегменте

стр. 13



Такие разные “новинки”

На рынке появились потенциальные покупатели небольших бизнес-джетов, которые хотят получить современный самолет за небольшие деньги. Производители ответили на спрос, но каждый по разному

стр. 14



FL Technics приходит в Каунас?

FL Technics выиграла весной этого года тендер на аренду земельного участка под строительство ангара для технического обслуживания и ремонта самолетов в Каунасе. И ряд клиентов FL Technics Jets будут обслуживаться именно в Каунасе

стр. 15



Avinode Business Intelligence Newsletter

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:
индекс спроса: +6,26%; индекс стоимости: +0,53%

стр. 17



ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ G650

БЫСТРЕЕ ВСЕХ, ДАЛЬШЕ ВСЕХ,
ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ ВСЕХ

Gulfstream®

Летная недвижимость подорожает

Сейчас за регистрацию прав собственности на самолет берут как за квартиру, ведь по Гражданскому кодексу воздушное судно считается недвижимостью. Минтранс предлагает ввести для них в Налоговый кодекс **размеры пошлин** за госрегистрацию прав, которые до сих пор не установлены, пояснили «Российской газете» в Минтрансе.

Ведомство считает, что пошлина на самолет должна зависеть от его веса. То есть выдача свидетельства о праве собственности для большого самолета должна быть 4 тысячи рублей. Для легкого гражданского судна - 2 тысячи рублей. На сверхлегкое - тысячу рублей. А за внесение изменений в записи Единого государственного реестра прав на воздушные суда и сделок с ними - 200 рублей.

Сейчас же картина такая. Компания платит за регистрацию 15 тысяч рублей вне зависимости от размера самолета, а физическое лицо - тысячу. Получается, что небольшой региональный перевозчик должен платить за регистрацию больше, чем частный владелец самолета, который владеет лайнером.

Принятие законопроекта позволит ввести адекватную систему пошлин, аналогичную регистрации прав собственности для морских и речных судов. И увеличить в 1,5 раза сумму поступлений в федеральный бюджет от взимания госпошлины за регистрацию прав на воздушные суда с физических лиц, как правило являющихся владельцами легких и сверхлегких воздушных судов, считают в ведомстве. А вот поступления от регистрации с юрлиц уменьшатся примерно в четыре раза. Что, конечно, может вызвать возражение по законопроекту со стороны Минфина. Если оставить все как есть, то отчисления за регистрацию на 2013-2015 годы составят 16 миллионов 440 тысяч рублей для юридических лиц и 1,67 миллиона рублей для физических лиц ежегодно, подсчитали эксперты.

При этом у экспертов от авиации есть предложения пересмотреть этот проект и норму Гражданского кодекса, по которому воздушное судно считается недвижимостью. Но здесь очень много нюансов. Такая законодательная «фикция» позволяет упрощать вопросы по кредитам перевозчиков и страхованию судов. 




Jet Port Charters
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации

Медицинская авиация
Организация VIP залов



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

 Jet Port
 Jet Port East
 Jet Port South
 Jet Port Region

Aurora Jet Partners открыл FBO

Aurora Jet Partners, крупнейший игрок на рынке управления воздушными судами Канады, объявил об открытии в Edmonton International Airport собственного центра по обслуживанию рейсов бизнес-авиации. Стоимость инвестиций, вложенных в этот проект составляет 20 млн. канадских долларов. Новый комплекс включает в себя пассажирский терминал, ангар для всесезонного хранения воздушных судов и текущего технического обслуживания. Также клиенты могут воспользоваться услугами нескольких операторов вертолетного такси.

В настоящее время Aurora Jet Partners управляет самолетами различных типов, включая Bombardier Challenger 605 и 300, а также Embraer Phenom 100 и 300.

Как комментируют в Aurora Jet Partners, основной причиной строительства нового терминала в Торонто стал растущий спрос среди клиентов, большая часть из которых заняты в бизнесе. Кроме этого, отмечают в компании, в последнее время сформировался пул постоянных клиентов, которые налетывают в год от 50 до 200 часов, и для привлечения дополнительных клиентов необходимо обеспечивать должный сервис не только в небе, но и на земле. Aurora Jet Partners, в своем нынешнем виде, была основана путем слияния компаний Morningstar и Ledcor в 2011 году. Сейчас перевозчик входит в пятерку крупнейших операторов Канады.

Помимо FBO Aurora Jet Partners, в Edmonton International Airport работают еще два оператора бизнес-авиации, но основной трафик бизнес-перевозок идет через другой аэропорт - Edmonton City Centre, который расположен в центре города.



EjecuJet поможет бизнес-авиации Индонезии

В настоящее время рынок бизнес перевозок Индонезии развивается также успешно и быстро, как и рынки других стран Юго-Восточной Азии, однако он еще достаточно слаб, в отличие от ряда других стран региона. В основном воздушные суда находятся в частной эксплуатации, а специализированных авиакомпаний этого сегмента практически нет. А ведь именно на услуги таких компаний в Индонезии «созревает определенный спрос».

Сейчас в Индонезии эксплуатируется 96 частных самолетов (70 из них турбовинтовые) и 106 вертолетов различных типов, но уже в текущем году ожидаются поставки «серьезной» техники от Dassault Falcon и Bombardier. Всего на 2012 год запланирована передача индонезийским владельцам до 20 новых воздушных судов.

Аналогичная ситуация и в аэропортовом «хозяйстве». Катастрофически не хватает специализированных терминалов по обслуживанию рейсов деловой авиации, и сервисная поддержка бизнес-джетов



желает лучшего. Пожалуй, только в Международном аэропорту Джакарты существует FBO компании Lion Air, который соответствует мировым стандартам в обслуживании джетов и пассажиров, однако его мощностей в настоящее время реально не хватает.

За решение второй проблемы активно взялась компания EjecuJet, которая в конце мая нашла стратегического партнера в Индонезии для реализации проекта по развитию бизнес-перевозок в стране. Партнером EjecuJet стала компания Angkasa Pura I, управляющая аэропортами на востоке страны.

Согласно достигнутым договоренностям, EjecuJet обязуется спроектировать, построить и обеспечить управление 13 специализированными терминалами по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в различных городах Индонезии. Первым будет реализован проект строительства бизнес-терминала в Bali International Airport, который сейчас занимает вторую строчку среди самых популярных направлений полетов деловой авиации. Причем, основной упор в компаниях сделают как на удовлетворение потребностей пассажиров (планируется построить трехэтажное здание FBO с возможностью размещения вертолетной площадки), так и «техническую» - для частных владельцев самолетов будет предусмотрен полный спектр услуг, от технического обслуживания до хранения бизнес-джетов.

В обеих компаниях уверены, что при осуществлении намеченных планов тенденция к росту бизнес-авиации в стране и во всем Юго-Восточном регионе мира приобретет стабильность и устойчивость, и это позволит Индонезии занять достойное место в мировой сети бизнес-перевозок.



Бриллиантовый ангар

Уже к началу летних Олимпийских Игр в аэропорту Станстед начнет работу новый полноценный авиационный комплекс бизнес-авиации, которым будет управлять крупнейшая американская компания, работающая на вторичном рынке - Aero Toy Store.

Diamond Hangar – именно так новые владельцы назвали FBO, ранее принадлежавший компании SR Technics. Общая площадь комплекса составит 250 000 кв. футов (23.000 кв.м.). Ангар в настоящее время может вместить до 25 самолетов, и еще 50 дополнительных парковочных мест предусмотрены на перроне аэропорта. В Aero Toy Store планируют в течение двух месяцев инвестировать в реконструкцию комплекса \$2 млн.

Итогом всех инвестиций должно стать появление суперсовременного транспортного узла, обеспечивающего пятизвездочное обслуживание пассажиров, экипажей и самолетов бизнес авиации. Работу по реконструкции предполагается завершить как раз к началу Олимпийских Игр.

По мнению экспертов компании, именно аэропорт Станстед в настоящее время наименее зависим от



проблем перезагруженности с одной стороны, и имеет весьма «привлекательную» удаленность от Лондона с другой. Кроме этого, администрация аэропорта идет навстречу новому клиенту, и уже сейчас ведутся активные переговоры о будущем расширении нового комплекса: строительстве дополнительных ангаров и существенном расширении площади перрона под строительство дополнительных стоянок для самолетов различных классов.

Для компании Aero Toy Store это первый крупный проект, реализованный в Европе. Компания уже имеет большой опыт обеспечения в области бизнес-перевозок в период проведения массовых мероприятий. Компания на протяжении последних лет «обслуживала» шесть Олимпиад, включая игры в Ванкувере и Пекине.



27-29 2012
сентября

Седьмая
международная
выставка
деловой авиации

аэропорт Внуково-3
JETEXPO
MOSCOW 2012

С прицелом на будущее

Провайдер аэропортовых услуг Signature Flight Support открыл представительство в берлинском аэропорту «Шенефельд» и подписал соглашение с администрацией аэропорта об управлении терминалом деловой авиации. Согласно подписанным документам, Signature Flight Support обязуется предоставить полное обслуживание пассажиров, экипажей и самолетов, пользующихся этим терминалом, в том числе – таможенные и иммиграционные услуги. В компании не скрывают своих намерений продолжить работу и в новом едином аэропорту «Берлин-Бранденбург», который, несмотря на перенос сроков открытия, все же начнет свою работу в конце 2012 года.

Напомним, что изначально ввод в эксплуатацию нового аэропорта намечался на 2007 г., но недоработки на стадии проектирования, нарушение условий тендера и тяжбы с местными жителями, не желавшими соседствовать с аэропортом, привели к отсрочке открытия аэропорта до мая 2012 г., но и этот срок был сорван. Таким образом, в конце года новый аэропорт станет единственным в Берлине (аэропорт «Тегель» будет закрыт), что существенно расширит рынок для Signature Flight Support.

Как комментируют в компании, Германия является одним из экономических центров современной Европы, и поэтому для Signature Flight Support важно присутствие в трех ключевых точках этой страны: Франкфурте, Мюнхене, а теперь и Берлине. Они наиболее популярны как для деловых, так и для туристических поездок, что позволит компании предоставить клиентам возможность максимально удобных перелетов в более чем 100 городов мира.

Signature Flight Support владеет FBO в 26 аэропортах Европы и Африки.

Лагос становится цивилизованнее

Компания Evergreen Apple Nigeria, базирующаяся в Murtala Mohammed International Airport (аэропорт Лагос), в середине апреля текущего года вышла на рынок кэйтеринга. Создав для этого направления бизнеса дочернюю компанию EAN Catering Limited, Evergreen Apple Nigeria стала за столь короткий срок крупнейшей в центральноафриканском регионе среди кэйтеринговых операторов для бизнес-авиации. Примечательно, что производственные мощности компании располагаются непосредственно в аэропорту. Evergreen Apple Nigeria располагает собственным FBO в аэропорту и выполняет чартерные рейсы на бизнес-джетах и вертолетах. Новый продукт компании назвали банально - Wings In-Flight.



За неполные два месяца работы компании в новом для себя сегменте ее постоянными клиентами стали 14 компаний, среди которых крупные международные операторы бизнес-авиации VistaJet, Avjet Corporation, Hangar8 и Elit'Avia. В компании это связывают с реальным ростом бизнес-перевозок в регионе. До этого услуги кэйтеринга предлагали местные отели и небольшие фабрики питания, расположенные в Лагосе. Но с появлением новой услуги в аэропорту у операторов появилась возможность заказа бортового питания высокого качества и отвечающего международным стандартам круглосуточно и ежедневно.

Evergreen Apple Nigeria основной провайдер услуг бизнес-авиации в аэропорту Лагоса. Помимо пассажирского терминала, компания владеет собственным техническим центром по обслуживанию самолетов представительского класса: Bombardier, Hawker Beechcraft, Gulfstream и Cessna, а также активно работает на рынке консалтинга. В ближайших планах компании – строительство очередного, третьего по счету ангара для ТОиР и заключение долгосрочных договоров с топливными компаниями. Политическая и экономическая стабильность Нигерии позволила стране существенно увеличить приток иностранных туристов, и в связи с этим компания планирует существенно обновить и вертолетный парк до конца текущего года, приобретя до восьми вертолетов со вторичного рынка. Именно вертолеты наиболее популярное средство передвижения для туристов в Нигерии. Благодаря наличию современной инфраструктуры Evergreen Apple Nigeria стала популярной и среди компаний и частных владельцев сопредельных государств. Прирост трафика в прошлом году составил 11%, а на 2012 год прогнозируется увеличение на 16%.



Пролетим над городом

Президент Владимир Путин, выступая в Совете Федерации, заявил о необходимости либерализации полетов малой авиации в воздушном пространстве мегаполисов. Об этом сообщают РИА Новости.



Впрочем, президент отметил, что в российских условиях достаточно сложно решить вопрос о предоставлении права на полеты малой авиации над городом. В частности, стоит вопрос об администрировании полетов. Однако Владимир Путин подчеркнул, что властям нужно «налаживать нормативное регулирование, контроль, дисциплину».

Также президент заявил, что решение вопроса с полетами малой авиации над мегаполисами не решит проблему пробок. Для этого нужно строить новые дороги и развязки, развивать муниципальный транспорт.

Сейчас полеты вертолетов над Москвой запрещены, за исключением пространства над МКАД, разрешения выдаются лишь в исключительных случаях. Как рассказывал осенью 2011 года министр транспорта Московской области Петр Кацыв, в регионе прорабатывается возможность ввести уведомительный характер для полетов малой авиации.

London Heliport стал доступнее

Администрация Barclays London Heliport в начале недели объявила о существенном снижении цен на обслуживание вертолетов на вертодроме, расположенном в центре Лондона. Так, для владельцев легких однодвигательных вертолетов типа Bell 206 Jet Ranger и Eurocopter AS350, стоимость обслуживания будет сокращена на 20%.

Barclays London Heliport был приобретен в начале текущего года компанией Reuben Brothers (также владеет London Oxford Airport). Кроме снижения цен London Heliport, материнская компания предлагает существенные скидки и при полетах в London Oxford Airport. Так, стоимость аэропортовых сборов при пользовании вертолетным трансфером, согласно опубликованным тарифам, снижена на 50%, что составит существенную конкуренцию наземному транспорту (время в полете занимает всего 22 мину-

ты и соответствует стоимости аренды автомобиля премиум-класса).

Кроме этого, Reuben Brothers продолжают активно консультироваться по возможности приобретения долей и в других вертодромах и операторов вертолетного такси в Лондоне. Журналистам стало известно о переговорах с Harrods Aviation (возможно речь идет о приобретении 12% доли) и с ведущим вертолетным оператором PremiAir (в 2011 году трафик перевозчика вырос на 23%). Кстати, PremiAir располагает очень привлекательной вертолетной площадкой, расположенной на пересечении трассы из аэропорта Лондон-Сити в центр города. Именно эта площадка будет частично обслуживать гостей летних Олимпийских Игр, однако прием слотов на этот период уже прекращен. Детали возможных сделок пока не известны.



О Ми-34С1. Продолжение

Как известно, участие Ми-34С1 в выставке HeliRussia 2012 не планировалось. Одна из причин – несоответствие хода программы финансовым показателям.

Вернуться к разговору о Ми-34С1 заставила остановка программы. Шумно разрекламированная на МАКСе-2011 она была «неожиданно» остановлена накануне нашего главного вертолетного события – выставки HeliRussia 2012. Сегодня многие задаются вопросом: «Почему?» Приведу, на мой взгляд, интересное мнение о причинах остановки программы Ми-34С1:

При взлетной массе 1450 кг вертолет «везет» на максимальную дальность летчика и пассажира. До модернизации «возил» - двух пассажиров. А до сертификации 1995 г. – почти трех. Хотя это утверждение не корректно, так как до сертификации максимальная взлетная масса была 1350 кг. На сертифицированный в 1995 г. по FAR-27 вертолет выделили несколько миллионов долларов (по некоторым данным около трех). Вертолет обрел французскую гидравлику (аутсорсинг), воронежский двигатель М-9 (плюс 35 л.с. или 10% мощности) с электрозапуском (опять аутсорсинг или, говоря по-русски – «скидывание» ответственности на других) и была проведена «урезанная» программа летных испытаний (единственная работа МВЗ). Все это за два года. Кстати, проектирование Ми-34 началось в 1984 году, осенью 1986 года вертолет поднялся в воздух (тоже 2 года).

Итак, четырехместный вертолет вместо трех пассажиров «возит» одного, потеряв все свои пилотажные преимущества перед конкурентами.

Евгений Матвеев, Вертолетные заметки

Сервисный центр Bell в Праге сертифицирован Украиной

Компания Bell Helicopter сообщила об одобрении и сертификации сервисного центра в Праге по нормам Part 145 авиационными властями Украины, USAA. Будучи уже одобренными EASA, это позволит Bell Helicopter начать техническое обслуживание быстрорастущего вертолетного парка Украины.

В феврале 2010 Bell Helicopter организовала центр обслуживания своих клиентов в Праге. Центр мирового уровня обеспечивает работу со всеми моделями вертолетов Bell. Одобрение Украиной сервисного центра в Праге расширяет возможности Bell Helicopter по ремонту и техническому обслуживанию в Европе.

«Мы рады этому событию, - сказал Эрик Кардинали, исполнительный вице-президент по клиентской поддержке Bell Helicopter. – Одобрение Украиной сервисного центра в Праге качественно улучшает

наши возможности клиентской поддержки в Восточной Европе».

«В последнее время рынок Украины достаточно оживлен в отношении спроса на вертолетную технику. Скорее всего, это связано с либерализацией правил полетов в стране, и, безусловно, с возможностью использовать вертолеты для бизнеса в полном смысле слова. Это и полеты над городами, и возможность свободного передвижения по территории страны, - прокомментировал новость Александр Евдокимов, представитель Bell Helicopter на Украине и в России,- Владельцы и будущие клиенты Bell Helicopter получают мощную и профессиональную техническую поддержку!»

В настоящее время Bell Helicopter имеет 19 техцентров в Европе и России и планирует продолжать расширяться на данной территории.



Канада сертифицировала Phenom 300

Министерство транспорта Канады (ТССА) выдало Embraer сертификат типа на самолет Phenom 300. В компании весьма позитивно восприняли эту новость. По мнению представителей Embraer, в настоящее время в мире эксплуатируется более 300 самолетов семейства Phenom (модель 100 и 300) и около 50% этих бизнес-джетов эксплуатируется на североамериканском рынке. В настоящее время Phenom 300 сертифицирован более чем в 40 странах, среди которых Индонезия, Австралия, Дания, Франция, Марокко, Великобритания, ЮАР, ОАЭ и др.



«Сертификация в Канаде - важный шаг для существенного увеличения продаж в этой стране, которая является одним из главных игроков на североамериканском рынке. И уже сейчас мы получаем заказы от канадских клиентов на самолеты Phenom 300 в различных компоновках, начиная от корпоративных вариантов и заканчивая специальными версиями для авиационных школ. Также в последнее время наметился спрос на Phenom 300 среди компаний, работающих на рынке долевого владения», - комментируют в компании.

Кроме того, недавно был разработан новый вариант конфигурации салона самолета, предусматривающий установку двухместного дивана, что расширяет выбор для заказчиков. «Младший» Phenom 100 был сертифицирован в Канаде в 2010 году.

Новые технологии - «старичкам»

Gulfstream Aerospace объявила о получении разрешения Федерального управления гражданской авиации и Европейского агентства авиационной безопасности на модификацию самолетов GV, GIV, GIV-SP, G400 и G300 путем обновления кабины экипажа, известного как PlaneDeck.

Опциональная модернизация, специально для операторов Gulfstream, предусматривает замену электронно-лучевой трубки основного пилотажного дисплея на жидкокристаллический экран. Шестипанельная конфигурация дисплея компании Gulfstream остается неизменной. Помимо улучшенной четкости дисплеев, PlaneDeck предлагает операторам повышенную безопасность, производительность и надежность вместе с интеграцией системы отображения погодных условий XM, электронными картами и диаграммами, которые сертифицируются как небумажные, и мониторами, настраиваемыми с помощью новейшего двойного управления курсором. Для применения нового оборудования необходимо минимальное обучение пилотов.

«Это отличная новость для более чем 700 операторов самолетов GV, GIV, GIV-SP, G300 и G400 во

всем мире», - комментирует президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). «Передовая технология PlaneDeck предлагает много преимуществ в сфере безопасности и повышает эффективность и надежность самолета».

Установка системы PlaneDeck позволит соответствовать будущим требованиям NextGen, таким как канал передачи данных будущей аэронавигационной системы (Future Air Navigation System) 1/A, широкозонная усиливающая система - заход на посадку по характеристикам курсового радиомаяка с вертикальным наведением и использование необходимых навигационных характеристик. По данным Федерального управления гражданской авиации, использование спутниковых технологий поможет снизить загруженность в воздухе и аэропортах при проектном увеличении трафика деловых и коммерческих самолетов в следующие 20 лет.

Установка PlaneDeck на самолеты GV, GIV, GIV-SP, G400 и G300 уже началась. Время установки составляет от 10 до 12 рабочих дней.



G280 будет устойчив к кибератакам

Gulfstream G280 присоединился к небольшому, но растущему списку самолетов, соответствующих особым условиям FAA, которые предназначены для предотвращения несанкционированного подключения или доступа к электронным системам самолета из внешних систем и сетей.

Пресс-секретарь FAA рассказал изданию AINonline, что подобные особые условия кибербезопасности уже были применены на Airbus A350, Boeing 767-2C, 787-8 и 747-8, Bombardier CSeries, Embraer Legacy 500 и Gulfstream G650. «Имеют ли эти самолеты электродистанционную систему управления или нет, не имеет значения для применения этих особых условий», говорят в агенстве.

По словам пресс-секретаря Gulfstream, заявка на соответствие G280 специальным условиям кибербезопасности опубликована в Федеральном регистре на прошлой неделе и уже была рассмотрена. «G280 отвечает требованиям специальных условий, что было заложено при проектировании самолета». В G280 «управляются по проводам» руль направления, вспомогательные механизмы интерцепторов, а также интегрированные модульные системы авионики. FAA всегда с пристальным вниманием относится к любому изделию, включающему такие системы, и требует обеспечение защиты любой жизненно важной системы, которая может пострадать от информационного вторжения или неумышленных действий персонала.

Gulfstream сообщает, что суперсредний G280, который получил предварительный сертификат в декабре 2011 года, скорее всего получит полное одобрение FAA в течение следующего месяца.



Gulfstream III на службе в разведке

ВВС Италии получили от американской компании Lockheed Martin в аренду на год самолет-разведчик Gulfstream III. Самолет с апреля 2012 года находится на базе ВВС Италии Пратика ди Маре на юго-западе от Рима. Стоимость контракта аренды не уточняется.

Переданный Италии Gulfstream III оснащен комплексом радиотехнической разведки, электро-оптическим датчиком и системой передачи данных наземным службам. В 2010 году Lockheed Martin продемонстрировала самолет на авиашоу в Фарнборо.

В настоящее время на вооружении ВВС Италии стоит устаревший самолет-разведчик G222 SIGINT. Он, в частности, использовался в ходе операции сил НАТО в Ливии в 2011 году.

Изначально самолет береговой охраны Gulfstream III (модель C-20) разработан фирмой Gulfstream Aerospace Corporation на основании технических требований ВВС Дании. При создании этого самолета за основу был принят выпускающийся этой фирмой грузо-пассажирский самолет такого же наименования, совершивший свой первый полет 2 декабря 1979 года, а серийно производится с 1980 года.

Особенностью самолета является использование нового крыла с суперкритическим профилем с концевыми крылышками NASA Уиткомб, что позволило улучшить летные характеристики этого самолета. Экипаж самолета состоит из семи человек: два летчика, бортинженер, штурман, два оператора и наблюдатель. Силовая установка состоит из двух турбовентиляторных двигателей Spey Mk511-8 фирмы Rolls-Royce. Каждый из двигателей развивает



взлетную тягу 5171 кгс, двигатели установлены на горизонтальных пилонах по обоим бортам в задней части фюзеляжа. Запас топлива в крыльевых баках составляет 15 870 л.

Для выполнения задач по охране 200-мильной экономической зоны в носовой части фюзеляжа установлена РЛС AN/APS-127, совмещенная через бортовую ЭВМ с инерциальной навигационной системой и автопилотом. Самолет оснащен также необходимыми средствами аэрофотосъемки и радиосвязи. Для использования в поисково-спасательных операциях на самолете на специальных платформах размером 0,6x0,6x0,9 м может быть размещено спасательное оборудование и снаряжение. В случае необходимости платформа сбрасывается на парашютах через грузовой люк в левом борту самолета.

Кроме ВВС Дании, самолеты этой модификации используются в вооруженных силах ряда стран по прямому назначению или в качестве транспортных машин.



MENA получает Challenger 605

Авиационная группа MENA Aerospace Enterprises WLL объявила в начале недели, что ее дочерняя компания MAE Aircraft Management WLL приступила к коммерческой эксплуатации самолета Bombardier Challenger 605 (бортовой номер A9C-TLH). Самолет будет управляться от имени частного лица, но также выполнять и свободные чартерные рейсы. В настоящее время, помимо Bombardier Challenger CL605, в парке перевозчика эксплуатируется Embraer Legacy 600 и два Boeing 737F. Все самолеты базируются в международном аэропорту Бахрейна.

MAE Aircraft Management получила свидетельство эксплуатанта в январе 2009 года и выполняет чартерные деловые и грузовые рейсы. По мнению представителей MAE Aircraft Management Bombardier Challenger 605 один из самых популярных бизнес-джетов в регионе. «В настоящее время мы активно ведем переговоры с несколькими клиентами для работы по подобной схеме. Уже в ближайшее время мы планируем начать работу и по техническому обслуживанию самолетов типа Challenger 605 и Embraer Legacy 600», - комментируют в компании.

Поделились в компании и планами модернизации собственного воздушного парка. В связи с постоянно растущим спросом на региональные полеты среди клиентов из Бахрейна и сопредельных государств, компания MENA Aerospace Enterprises WLL (100% принадлежит частному капиталу) уже до конца августа примет решение об увеличении собственного флота, путем приобретения на вторичном рынке самолетов класса Embraer Legacy 600, а также собирается открыть до конца года свои представительства в Абу-Даби и Эр-Рияде.



Оперативная ротация

В неприятную ситуацию поставил компанию один из клиентов Volkswagen Air Service, попросив срочно вернуть один из самолетов Falcon 7X, находящийся в управлении перевозчика, пишет BizJetBlogger. Самолет 2010 года выпуска (бывший VP-CMX, сейчас уже M-ABFM) неделю назад проходил обслуживание в Falcon Jet Service и пока имел характерную ливрею оператора, но уже новый регистрационный номер.

Volkswagen Air Service один из крупнейших корпоративных эксплуатантов в мире. Самолеты компании базируются, помимо «родного» аэропорта в Брауншвейг-Вольфсбург, по всему миру, включая и Москву. Все рейсы перевозчика расписаны на две недели вперед, и по этой причине отсутствие флагмана стало серьезной проблемой для перевозчика.



Тем не менее, компания сумела оперативно найти замену своему флагману - «новый» Falcon 7X того же 2010 года выпуска уже приступил к полетам. Этот самолет первоначально был поставлен компании Agropecuaria Santana do Deserto Ltd и имел бортовой номер PR-BTG. Сейчас этот Falcon 7X пока имеет прежнюю ливрею, но новый номер VP-CSG.

Компания Volkswagen Air Service, базирующаяся в аэропорту Брауншвейг-Вольфсбург, возит исключительно менеджеров концерна Volkswagen AG. Ее флот (девять машин) состоит только из самолетов европейских производителей: двух Falcon 7X, двух Falcon 2000, трех Falcon 900EX и одного Airbus ACJ319.

Однако уже в ближайшее время Volkswagen Air Service может «изменить» свои предпочтения относительно производителей. В середине июня в Брауншвейг-Вольфсбург прибыл демонстрационный борт Bombardier Global 6000 (N381GX), который выполнял показательные полеты, для менеджмента перевозчика. В средства массовой информации также просочилась информация о возможной покупке нового типа самолета для Volkswagen Air Service.



Туркменистан покупает VIP-вертолеты | Фискальные органы Бразилии карают неплательщиков

Как стало известно BizavNews, правительственный авиапарк Туркменистана пополнился вторым вертолетом AgustaWestland AW101 (заводской номер 50245, британский регистрационный номер ZR337), который предназначен для VIP-перевозок.



Об этом контракте имеется немного информации. Так, известно, что 4 ноября 2010 года компания AgustaWestland подтвердила наличие данного заказа в ходе конференц-связи с западными авиационными экспертами. По словам представителей компании, контракт был заключен в третьем квартале 2010 года, и кроме того включает поставку пяти вертолетов AW139, начиная с 2012 года. AW101 будут эксплуатироваться в интересах правительства авиакомпанией Turkmenistan Airlines.

Из всех заказчиков вертолетов AgustaWestland AW101, наиболее широко применяет эти машины итальянский ВМФ, в котором служат четыре их модификации. Сначала Италия, как и Британия, хотела получить вертолет ПЛО для замены устаревших палубных машин Agusta-Sikorsky AS-61. Однако у итальянского ВМФ были для него и иные задачи. Сначала планировалось закупить 36 вертолетов, затем заказ сократили до 20 машин в четырех различных версиях с возможной поставкой еще четырех.

На прошлой неделе стало известно, что бразильские налоговые органы совместно с полицией и авиационными властями страны арестовали девять воздушных судов, принадлежащих частным владельцам. Как сообщает AIN, основная причина столь «необычной» акции кроется, по мнению государственных органов, в уклонении от уплаты налогов, связанных с ввозом и эксплуатацией иностранной техники на территории Бразилии.

По словам должностных лиц, бразильские владельцы самолетов якобы владеют и эксплуатируют бизнес-джеты, зарегистрированные за границей, дабы избежать налогов на импорт, который составляет почти 35%. Кроме этого, еще 13 владельцев частных самолетов попали в «черный» список фискальных

органов Бразилии. В настоящий момент в отношении них ведется расследование, и уже в ближайшее время будет принято процессуальное решение.

По действующему в Бразилии таможенному законодательству воздушное судно, принадлежащее гражданину страны, но не зарегистрированное в Бразилии, может эксплуатироваться без уплаты таможенных пошлин в период 60 дней. В этот период таможенные органы совместно с налоговыми органами и военными, отвечающими за «небо», усиленно «мониторят» все передвижения самолета. После истечения этого срока должностные лица приостанавливают любые полеты самолета на 15 суток, а суды выносят решения по каждому конкретному случаю.



НВС в мае потерял \$ 90 млн.

Слушания о банкротстве Hawker Beechcraft, которые прошли 27 июня 2012 года в суде Южного округа Нью-Йорка, длились около 10 минут, сообщает AIN. За это время производитель успел передать судьям обязательную документацию в соответствии с Главой 11, в которой содержится информация о нынешнем состоянии компании. В этом отчете производитель сообщил об убытках в \$ 90 млн. в мае месяце, которые включают \$ 33 млн. операционных убытков.



Это слушание стало частью длительного и сложного процесса реструктуризации Hawker Beechcraft в рамках дела о добровольном банкротстве по Главе 11 Кодекса о банкротствах. По состоянию на момент подачи заявления в начале мая 2012, производитель имел активы на общую сумму \$ 2,7 млрд. и пассивы в размере \$ 3,96 млрд.

Hawker Beechcraft уже перечислил ряд возможностей, которые могут быть приняты за основу при реорганизации компании, в том числе продажа части или всей компании. Однако производитель также настойчиво выражает намерение об успешной реструктуризации и выхода из процесса банкротства без раздела компании.

Судебное разбирательство должно закончиться к концу этого года. Следующее заседание запланировано на 10 июля.

Программа Bombardier CSeries выходит на финишную прямую

Компания Bombardier объявила о сроках начала летных испытаний своих новых самолетов CS100 и CS300. Так, согласно опубликованным данным, планируется, что первый из пяти самолетов FTV (Flight Test Vehicle) CS100 отправится на испытания в конце 2012 года с вводом в эксплуатацию в конце 2013 года, а CS300, в летных испытаниях которого предусмотрено два самолета, во втором квартале 2013 года с поставкой в конце 2014 года. В компании подтвердили и растущий спрос среди клиентов и на VIP-версию (самолет предлагается заказчикам в трех конфигурациях - VIP, корпоративной и правительственной).

Стартовым заказчиком новой модели (CS100) выступила швейцарская компания PrivatAir, которая заказала пять самолетов, а также разместила опцион еще на пять таких же лайнеров. Согласно сообщению Bombardier, стоимость контракта оценивается в 309 млн. долл. и может возрасти до 636 млн. долл., при условии, что опцион будет переведен в твердый заказ. Все самолеты будут укомплектованы VIP-салонами.

«Самолеты CSeries изготовлены по самым передовым технологиям и по праву называются самолетами XXI века», — говорит президент и глава PrivatAir Грег Томас. По его словам, CS100 идеально подходит для реализации планов компании по расширению маршрутной сети. «Мы с нетерпением ждем появления этого суперсовременного самолета в нашем флоте», — отмечает Грег Томас.

Кроме этого, английский бизнес-оператор Odyssey Airlines с 2014 года планирует выполнять рейсы на самолетах Bombardier CSeries в VIP-компоновке. Напомним, что в середине 2011 года неизвестный поку-

патель сделал заказ у канадского производителя на 10 машин в данной компоновке. Как отмечают эксперты рынка, именно большая часть из этой партии лайнеров, возможно, будет эксплуатироваться в интересах Odyssey Airlines. Однако в самой Bombardier Aerospace данную информацию не комментируют, ссылаясь на конфиденциальность данной сделки.

В программе CSeries уже удалось добиться важных результатов. Во-первых, как отмечает президент подразделения Bombardier Commercial Aircraft Гарри Скотт, пройдя половину дистанции, компания подтверждает, что заявленные первоначально параметры остаются достижимыми. В частности, самолеты CSeries должны быть на 20% эффективнее в плане потребления топлива, расходы на эксплуатацию лайнеров должны снизиться на 15%, а сами самолеты будут обладать 99-процентной надежностью в эксплуатации. Во-вторых, определенных успехов добилась и компания Pratt&Whitney в работе над редукторными турбовентиляторными двигателями PW1525G.

Отмечается и еще одно успешное достижение в программе CSeries. Демонстратор крыла самолета Bombardier, полностью выполненный из композиционных материалов, без проблем прошел испытания на предельные нагрузки на заводе в Белфасте (Северная Ирландия). Благодаря этому Bombardier теперь может снизить собственную массу нового авиалайнера.

Также Bombardier проверила устойчивость соединения композиционного крыла самолета CSeries с центропланом, и результаты испытаний позволяют увеличить срок службы фюзеляжа до 180 тыс. циклов.



Вторичный рынок выздоравливает

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в апреле и за первые четыре месяца 2012 года.

По сравнению с состоянием рынка годом ранее видно, что сейчас относительное количество выставленных на продажу воздушных судов снизилось во всех сегментах рынка. Также хорошей новостью является увеличение, по сравнению с тем же периодом прошлого года, количества сделок купли-продажи в сегментах реактивных и турбовинтовых самолетов, на 4,1% и 3,1% соответственно.

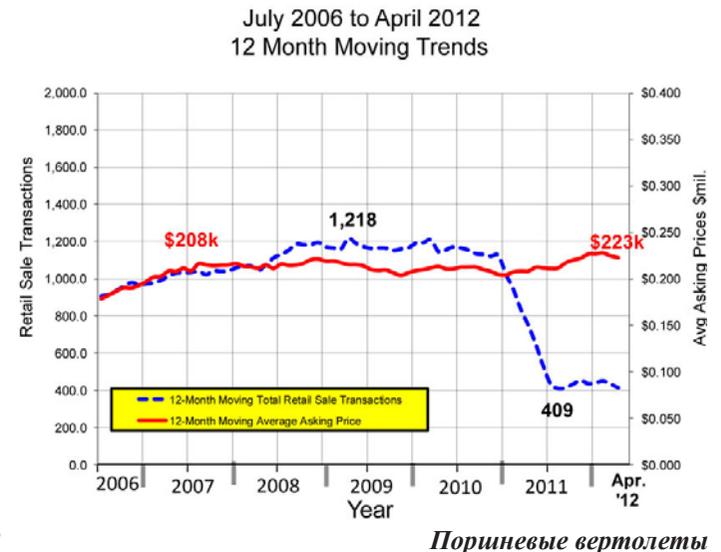
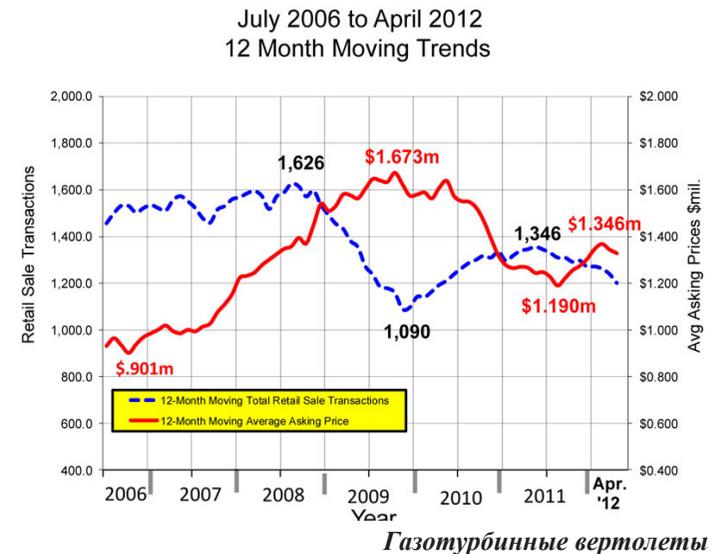
Однако вертолетные сегменты вторичного рынка начали коррекцию, причем сегмент газотурбинных вертолетов, в ответ на рост средней запрашиваемой цены, пока ответил только снижением сделок, а поршневые вертолеты теряют и продажи и цену. Также поршневые вертолеты стали единственным сегментом, в котором снизилась средняя запрашива-

емая цена по сравнению с прошлым годом.

В нынешнем отчете эксперты JetNet провели анализ поведения вторичного рынка вертолетов с 2006 года по настоящее время (*в прошлом отчете* рассматривались бизнес-джеты и турбовинтовые самолеты).

Рассматривая показатели рынка с июля 2006 года по настоящее время видно, что уровень количества сделок с подержанными газотурбинными вертолетами оставался стабильным до декабря 2008 года, когда начался экономический спад. В этом предкризисном периоде средняя запрашиваемая цена показывала устойчивый рост. Он закончился только в октябре 2009 года, в самый разгар кризиса, когда наблюдался самый низкий уровень количества сделок. С этого момента количество сделок находится в противофазе с ценой, однако амплитуда колебания уменьшается.

Аналогичный анализ вторичного рынка поршневых вертолетов показывает с июля 2006 по декабрь 2010 года устойчивый рост сделок купли-продажи и стабильность средней запрашиваемой цены. Однако далее уровень транзакций значительно снизился - с 1026 в январе 2011 года до 409 в августе 2011 года, в то время как средняя запрашиваемая цена продолжала оставаться на прежнем уровне. Это показывает, что рынок поршневых вертолетов следует иным правилам, чем рынок самолетов и газотурбинных вертолетов, в первую очередь из-за преобладания частных покупателей.



Worldwide Trends				
April	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
For Sale	2,537	1,246	1,139	542
% of Fleet For Sale 2012	13.6%	9.2%	6.2%	5.8%
% of Fleet For Sale 2011	14.3%	10.5%	6.7%	6.8%
Change - % For Sale	(-0.7) pt	(-1.3) pt	(-0.5) pt	(-1.0) pt
January to April 2012				
Full Sale Transactions	705	432	393	283
Avg. Days on Market	340	345	414	371
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.220	\$1.281	\$1.432	\$0.212
YTD January to April 2012 vs 2011				
% Change - Sale Transactions	4.1%	3.1%	-14.9%	-21.2%
Change - Avg. Days on Market	-70	46	7	84
% Change - Avg. Asking Prices	0.1%	1.7%	5.4%	-4.9%

Такие разные “новинки”

За последние три года мировая конъюнктура на рынке деловых самолетов резко поменяла направление. До кризиса многие аналитики, а за ними и производители, начали делать ставку на легкие и сверхлегкие персональные реактивные самолеты. Однако радужные планы по завоеванию новых рынков опрокинул кризис, попутно похоронив несколько проектов легких бизнес-джетов. Также некоторым производителям такого класса самолетов пришлось снять с производства непопулярные самолеты. А на пике тренда оказались большие бизнес-джеты. Именно они менее всего потеряли в заказах, так как кризис не сильно отразился на целевой аудитории таких самолетов. А еще, за самолеты такой размерности «голосуют» новые рынки – Ближний Восток, Азия и Россия с СНГ.

Тем не менее, все идет своим чередом, и потенциальные покупатели небольших деловых самолетов начали возвращаться на рынок и обнаружили, что предложение небольших бизнес-джетов довольно сильно сократилось, а некоторые ниши совсем опустели. А покупатели хотят современный самолет за относительно небольшие деньги. Проблема выбора для них усугубится, если они «прикипели» к определенному бренду и не хотят его менять.

Традиционные производители такого класса самолетов сосредоточены в Северной Америке – это Cessna, Hawker Beechcraft и Bombardier Learjet. К ним сейчас присоединился Embraer со своим семейством Phenom, который имеет серьезное намерение занять место американских производителей. Американцам пришлось отвечать на этот вызов. И они это сделали, причем все по-разному.

Hawker Beechcraft запустил программу XPR по обновлению своих популярных бизнес-джетов моделей 400 и 800. Причем «изюмина» этой программы не



Единственное официальное фото после первого полета Citation M2

в производстве новых самолетов, а в модернизации уже выпущенных и эксплуатирующихся. Плюсами такого подхода является дешевизна и быстрота получения клиентом по сути нового самолета – меняются двигатели, авионика, оборудование салона и аэродинамика самолета (капоты двигателей и законцовки крыльев). Конечно, это полумера, но в свете последних событий вокруг компании такой подход позволит поддержать имидж производителя и заработать немного денег. Правда у Hawker Beechcraft на этом поприще есть конкурент, компания Nextant Aerospace со своей версией обновленного Hawker 400 - Nextant 400XT, который уже летает и сертифицирован.

Bombardier также обновляет свою линейку легких бизнес-джетов Learjet 40/45. На EBACE 2012 компания анонсировала Learjet 70/75. Эти самолеты будут выпускаться как новые, но суть такая же, как и у Hawker Beechcraft – на старый планер устанавливаются новые двигатели, авионика, салон. О чем правдиво и сообщает производитель. Такой вариант получения новых самолетов наиболее «дешевый», что очень важно на непонятном рынке.

Cessna пошла по такому же пути, но позиционирует свой Citation M2 как полностью новый легкий бизнес-джет. Однако, несмотря на такие заявления – это «восставший из пепла» CJ1+. А иначе как компании удалось бы поставить «новый» M2 на «крыло» через полгода после анонса? Рецепт такой же, как и в случае с Hawker XPR - серийный CJ1+ получает новые двигатели, авионику и законцовки крыла. Тем более, что прототипом, по информации BizJetBlogger, послужил Cessna CJ1 2008 года выпуска (525 0685/ N994JG), который в середине прошлого года пришел на завод для доработки. Это объясняет, почему Cessna не дает информации о серийном номере опытного самолета и нет нормальных фотографий «первого» полет M2 (они бы наверно раскрыли «хитрый» замысел выдать снятый с производства самолет за новый). Во всех пресс-релизах компании говорится о том, что новый M2 является абсолютно новым самолетом, который заполнит нишу между Citation Mustang и семейством CJ. Cessna Aircraft, объявив о том, что закрывает программу CJ1+, возможно совершила ошибку, но вовремя спохватившись все же решила реабилитироваться, создав «новый» M2. А не проще ли было признать свою ошибку и «не водить за нос» своих клиентов, к тому же, судя по статистике, продажи CJ1+ в прошлом году были весьма не плохими.

Bombardier действовал по такой же схеме со своим Learjet 70/75, что и Cessna, однако вел себя более корректно. Компания в конце 2011 года тихо проводила испытания двух Learjet 40XP с новыми агрегатами. Однако, в отличии от Cessna, не вводила в заблуждение клиентов и СМИ, заявляя о полной новизне самолета. Cessna оправдывает то, что после увольнения Джека Пелтона, на которого «свалили» кризисные неудачи компании, был необходим хороший позитивный PR-удар, а новый бизнес-джет оказался самым лучшим способом заявить о себе. 

FL Technics приходит в Каунас?

Как стало известно BizavNews, литовская компания FL Technics выиграла весной этого года тендер на аренду земельного участка под строительство ангара для технического обслуживания и ремонта самолетов в Каунасе (Литва). В настоящее время ангар уже спроектирован, и решаются заключительные юридические вопросы. Планируется, что строительство начнется уже во второй половине 2012 года. Как прокомментировал BizavNews Дарюс Шалуга, Генеральный директор FL Technics Jets, согласно утвержденному проекту FL Technics построит в аэропорту Каунаса ангар общей площадью 8000 кв. м. для технического обслуживания узко- и широкофюзеляжных воздушных судов, включая Boeing 747. В новом ангаре также будут выполняться работы по обслуживанию и ремонту авиазапчастей и компонентов.

«Мы не исключаем, что ряд клиентов FL Technics Jets будут обслуживаться именно в Каунасе. В настоящий момент FL Technics Jets предлагает широкий перечень услуг для операторов самолетов деловой авиации Hawker Beechcraft. Во втором полугодии 2012 года мы также планируем начать техническое обслуживание бизнес-джетов Bombardier», - комментирует г-н Шалуга.



Проект нового ангара в аэропорту Каунаса

В настоящее время существует реальная конкуренция среди латвийских, литовских и эстонских аэропортов, работающих в сегменте деловой авиации и уже сформировавших пул постоянных клиентов, большая часть которых из России. В FL Technics Jets уверены, что имеют крепкие позиции на авиационном рынке стран Балтии и по этой причине смогут безболезненно реализовывать новый проект.

ТОиР компании, действующие в аэропортах Латвии и Эстонии, в основном ориентированы на самолеты коммерческой авиации. «Мы не первый год на рынке деловой авиации и прекрасно понимаем специфику обслуживания бизнес-джетов и требования и



продолжение 

пожелания их владельцев. Наши уверенные позиции на рынке определяются не только растущим количеством клиентов, но и тем фактом, что FL Technics Jets стал первым авторизованным сервисным центром Hawker Beechcraft в Восточной Европе. Более того, в этом году мы приступили к обслуживанию колес и тормозов для самолетов деловой авиации - в Европе насчитывается не более 5-6 технических центров, которые выполняют такие работы», - продолжает г-н Шалуга.

В компании уверены, что Каунас, как и Вильнюс, имеет выгодное географическое положение, а также обладает всем необходимым инфраструктурным потенциалом для развития бизнес-авиации. «Благодаря широкому перечню услуг, предоставляемых по принципу «одного окна», а также удобному географическому положению, спрос на услуги FL Technics Jets постоянно растет, в том числе со стороны российских клиентов. На Россию приходится основная доля эксплуатируемых в регионе бизнес-джетов. К 2030 году в СНГ будут эксплуатироваться порядка 1800 бизнес-джетов. Можно с уверенностью сказать, что большинство из них – наши потенциальные клиенты», - резюмирует г-н Шалуга.

На сегодняшний день в Литве зарегистрировано около 40 воздушных судов. Из них коммерческих - менее 10, остальные принадлежат к деловой и малой авиации. В стране сегодня действуют 5 компаний, которые занимаются управлением бизнес-джетов, их ремонтом и предоставляют услуги по организации частных чартерных перевозок. Ангарные возможности аэропорта Вильнюса позволяют одновременно вмещать до 9 самолетов типа Hawker.

В целом, конечно, рынок небольшой, но со стабильными игроками. Предлагаемые услуги в основном



предназначены для стран Балтии, Восточной Европы и СНГ.

Примечательно, что в Литве и уровень бюрократии в области авиационного регулирования невысок, авиационные власти действуют достаточно быстро. Если ТОиР организация отвечает требованиям EASA и обладает квалифицированным персоналом, соответствующей документацией и оборудованием, то процесс получения необходимых лицензий занимает немного времени. Финансовые расходы на регистрацию самого воздушного судна также относительно

невелики. Литовские регуляторы действуют достаточно быстро и эффективно. Законодательная база в сфере авиации благоприятна не только для местного авиа бизнеса, но и для иностранных компаний. Поэтому литовским регистром пользуются как литовские, так и иностранные перевозчики, среди которых представители из России, Казахстана и скандинавских стран. Единственный минус рынка – это его размеры. С другой стороны, «под боком» у Литвы 33-х миллионная Польша и Москва, где базируется основная часть российских бизнес-джетов. 

Avinode Business Intelligence Newsletter

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



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости

летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	50	48	50	50	12	56	41	191
Великобритания	33	134	236	176	5	45	51	479
Франция	54	204	255	115	7	115	191	551
Италия	33	135	134	155	13	68	191	349
Австрия	9	7	18	19	0	13	3	84
Швейцария	35	33	124	89	7	3	37	214
Россия	26	74	425	372	7	82	3	1020

Количество Empty Legs.

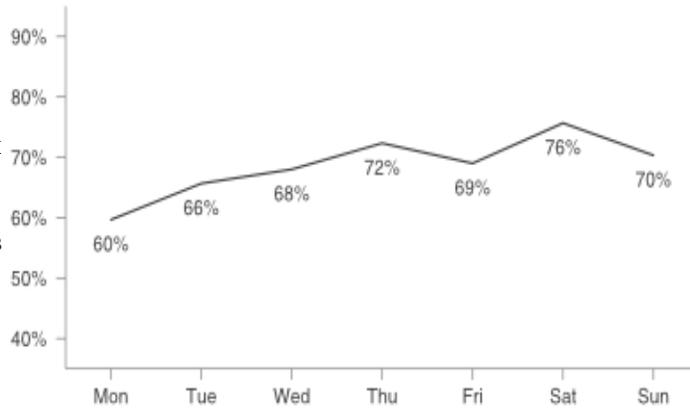
Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	26	5	6	2	4	2	2	12
Великобритания	7	63	19	8	3	6	1	29
Франция	7	13	11	6	3	14	9	35
Италия	4	8	5	16	2	6	3	12
Австрия	1	0	1	0	3	3	3	8
Швейцария	3	4	7	1	0	6	2	18
Россия	4	0	10	2	1	1	1	20

продолжение

Индекс наличия свободных самолетов

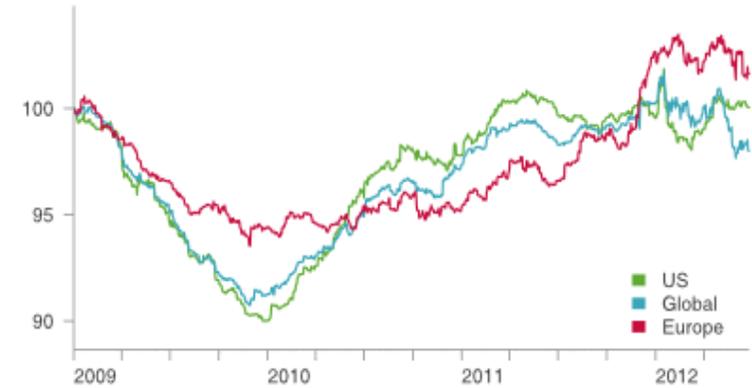
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

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



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

Индекс спроса

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



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1 739	€ 1 720	€ 1 651
Cessna Citation Excel	€ 2 912	€ 2 797	€ 2 808
Bombardier Challenger 604	€ 5 044	€ 4 739	€ 4 880

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

Стоимость рассчитана на основе 21 Cessna Citation Jet, 28 Cessna Citation Excel и 36 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прибытия

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	2
3	Ле Бурже, Париж	4
4	Лутон, Лондон	3
5	Женева	5
6	Фарнборо, Лондон	7
7	Пулково, СПб	8
8	Цюрих	6
9	Ибица	28
10	Пиза	11

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.