



Эд Болен считает NBAA 2010 успешным

В Национальной ассоциации деловой авиации (NBAА) признали 63-й ежегодную конвенцию NBAА 2010 успешной. Президент и исполнительный директор ассоциации Эд Болен сказал, что успешное проведение этого мероприятия отражает его огромное значение среди участников, в то время, когда экономика продолжает противостоять бурной рыночной ситуации.

«Последняя пара лет была довольно сложной для бизнес-авиации», говорит Эд Болен. «По разным оценкам наша отрасль в течение прошлого года упала на 25-40 %. Но даже в таком неблагоприятном климате, люди и компании деловой авиации продолжают искать эффективные способы для ведения бизнеса, обмениваться информацией и сотрудничать. Поэтому Конвенция NBAА должна по-прежнему быть в календаре мероприятий отрасли».

Результаты работы NBAА 2010:

- 1083 экспонентов, количество которых превысило результаты 2009 года.
- Аншлаг на статической стоянке воздушных судов. 93 самолета в DeKalb Peachtree Airport и образовавшаяся очередь на участие.
- 24206 зарегистрировавшихся посетителей, что на 5% больше чем в 2009 году.

«Конвенция этом году четко выделала два факта», сообщил г-н Болен. «Во-первых, несмотря на проблемы, стоящие перед бизнес-авиацией в последние два года, люди и компании не теряют оптимизма и перспектив. Во-вторых, Конвенция по-прежнему является ключевым элементом в этом оптимистичном взгляде, и выступает в качестве главного место встречи представителей отрасли и продвижении их интересов. Выражаем благодарность всем, кто помог сделать в этом году NBAА 2010 успешным».



Полеты в свободную зону

В России вступают в силу принципиально новые правила использования воздушного пространства. Это приведет к быстрому росту популярности полетов на малой авиации, считают эксперты.

стр. 7

АНАЛИТИКА



Рецессия продолжается

Компания ARGUS опубликовала TRAQРак-данные активности бизнес авиации США в сентябре 2010. По сравнению с августом общий трафик бизнес авиации снизился на 3,1% по сравнению с августом 2010.

стр. 9

АНАЛИТИКА



Восстановление ждать пока рано

Компания JetNet выпустила отчет по вторичному рынку бизнес джетов, турбовинтовых самолетов и вертолетов за сентябрь 2010.

стр. 10

АНАЛИТИКА



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация с 25 по 31 октября 2010 г.

стр. 13

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

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



HondaJet - уже третий самолет

Проект HondaJet вышел на следующую стадию развития. Два самолета уже произведены. Первый экземпляр проходит сейчас тестирование на земле. Второй - в стадии статичных стресс-тестов. Для обоих согласовано время первого полета. Третий экземпляр находится в стадии производства.

Уже выпущены и презентованы кабина пилотов и салон - в окончательном виде, ровно те самые, которые будут устанавливаться на продаваемые бизнес-джеты.

Также близится к завершению строительство собственно завода, где будут выпускаться самолеты - стройка в американском Гринсборо вошла в финальную стадию. Здесь же будет располагаться тренажерный зал - для тренировок будущих пилотов. Строительство в Гринсборо, как ожидается, будет завершено в первые месяцы 2011 года.

Honda Aircraft Company начала деятельность по приему заказов на самолеты в США в 2006 году, число заказов на HondaJet уже превысило 100. В качестве основных отличительных черт самолета называются динамичность, удачная компоновка, самая высокая в своем классе скорость, экономичность, большой багажный отсек, просторный и комфортный салон, где смогут разместиться до 8 пассажиров. Максимальная крейсерская скорость лайнера - 777 км/ч. Ожидаемая максимальная высота полета - 13 000 метров. Самолет приводится в движение двумя турбовинтовыми двигателями GE Honda HF120.

Сборочный цех для самолетов уже подготовлен, он разместится на производственных площадях Honda в Гринсборо, штат Северная Каролина. Ранее планировалось, что первый тестовый полет HondaJet состоится в начале 2009 года, а к 2010 бизнес джет должен был получить все необходимые сертификационные документы. Позднее из-за кризиса сроки были изменены, все этапы были перенесены примерно на год.



Gulfstream Aerospace выбрала лучших пилотов



Gulfstream Aerospace вручила награды «Outstanding Flight Award» компании Phoenix Air Group Inc., Картерсвилль (штат Джорджия) и Тихоокеанскому авиаподразделению ВМФ США, авиабаза Хикам (Гавайи). Награда была вручена во время торжественного ужина, проходившего в рамках ежегодного съезда NBAA в Атланте.

Gulfstream каждый год награждает премией Outstanding Flight Award операторов самолетов Gulfstream, пилоты которых демонстрируют высший уровень летного мастерства и достижения в эксплуатации самолетов. Данная награда отмечает полеты как при выполнении повседневных задач, так и при выполнении особо важных миссий. Присуждаемая награда названа в честь Карла Альбера и Фреда Роули, совершившим в 1958 году первый полет на самолете Gulfstream.

Компания Phoenix Air Group получила награду за серию полетов, выполненных в течение года на одном самолете Gulfstream III в рамках сотрудничества с Командованием вооруженных сил США в Африке. Самолет налетал около 400 000 миль за 900 часов,

побывав в 45 странах Африки и Ближнего Востока, в сложных, а подчас и опасных условиях эксплуатации. Тихоокеанское исполнительное подразделение ВМФ США обеспечивает транспортные услуги, в том числе с использованием авиации, для командования Тихоокеанского флота США. Награда присуждена подразделению за 54-часовую серию полетов, совершенных за 10 дней в четырех странах. Самолет и его экипаж выдержали суровые погодные условия в отдаленных регионах. Тихоокеанское подразделение, расположенное на авиабазе Хикам на Гавайях, выполняет, в основном, дальнемагистральные трансокеанские международные рейсы.

«Мы гордимся всеми участниками, претендовавшими на награду, - отметил президент компании Gulfstream Джо Ломбардо. - Каждый из них продемонстрировал невероятные возможности как самолетов Gulfstream, так и экипажей, управлявших ими. Тем не менее, полеты в сложнейших условиях, осуществленные сотрудниками компании Phoenix Air Group и Тихоокеанского исполнительного подразделения, заслуживают особого признания. Для успешного завершения полетов им пришлось решить целый ряд сложных задач, связанных с эксплуатацией самолета. Обе компании, отмеченные наградой, продемонстрировали, что самолеты Gulfstream являются важным средством, как в деловой, так и военной сферах».

Награды победителям и сертификаты номинантам были вручены во время торжественного ужина, состоявшегося в отеле W Hotel Atlanta Midtown. Названия двух компаний-победителей выгравированы на призе Альбера-Роули (Alber-Rowley trophy), представляющей собой оригинальную стильную бронзовую скульптуру. Награда находится в постоянной экспозиции в штаб-квартире компании Gulfstream.



R66 сертифицирован

Федеральное авиационное управление США выдало сертификат газотурбинному вертолету Robinson R66. Он был выдан 25 октября 2010 г. представителями FAA во время церемонии, которая проходила на заводе компании Robinson в г.Торранс, штат Калифорния (США). R66 имеет многие конструктивные особенности своего авторитетного предшественника R44, такие как двухлопастный несущий винт, Т-образную ручку управления циклическим шагом и конфигурацию кабины.

Наиболее заметные отличия нового вертолета от R44 вызваны установкой более мощного газотурбинного двигателя. Новый двигатель дал большую тяговооруженность, увеличенную скороподъемность, а также стало возможным сделать салон пятиместным с большим багажным отсеком. Есть изменения в стандартной комплектации. В R66 стандартно устанавливаются ксеноновые посадочные фары, кожаные сиденья, а также панель управления стереосистемой.

Вертолет Robinson R66 оснащен турбовальным



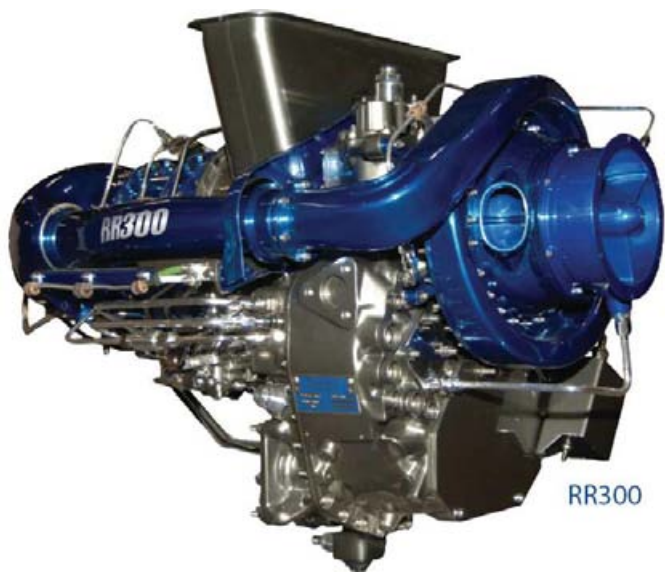
двигателем Rolls-Royce RR300. RR300, который обладает высокой мощностью, возможностью работы на разных видах топлива, хорошей приемистостью, низким уровнем вибраций и надежностью. Rolls-Royce RR300 был разработан специально для легких вертолетов и имеет взлетную мощность 300 л.с. (224 кВт).

R66 имеет крейсерскую скорость 120 узлов (220 км/ч), максимальную дальность (без резерва) - около 375 миль (600 км), максимальную рабочую высоту 14000 футов (4200 м) и скороподъемность более 1000 футов в минуту (5,1 м/с). R66 имеет базовую цену в стандартной комплектации US \$ 770000.

Кен Робертс (Ken Roberts), президент компании Rolls-Royce по вертолетным двигателям сказал: «Мы рады поздравить компанию Robinson с сертификацией вертолета R66. Компания Robinson Helicopter известна качеством выпускаемой продукции и также тщательно подошла к разработке модели R66. Мы гордимся нашим сотрудничеством с компанией Robinson и тем, что поставляем двигатели на их новый вертолет».

Отношения между компаниями Rolls-Royce и Robinson Helicopter начались в 2005 году с подписания соглашения о разработке двигателя, и с тех пор компании работают в тесном контакте над разработкой и усовершенствованием двигателя RR300, который обеспечивает оптимальные характеристики и надежность.

С момента поставки своего первого вертолета в 1979 году, Robinson Helicopter выпустил более 8000 машин. Компания в настоящее время производит две модели: двухместный R22 и четырехместный R44. В обоих вертолетах используются поршневые двигатели Lycoming практически идентичны тем, которые стоят на самолетах авиации общего назначения, таких как Cessna 172. В марте 2007 года Robinson Helicopter объявил о планах производства Robinson R66, пятиместного вертолета конструкции аналогичной R44, но с багажным отсеком, более широкой кабиной (на 8 дюймов), и газотурбинным двигателем.



Железная птица Legacy 450/500

Embraer запустил интегрированный испытательный стенд систем управления полетом для Legacy 450/500, который больше известен как «Iron Bird». Стенд объединяет оборудование и компоненты электродистанционной системы управления полетом, авионику, гидравлику и ряд других систем новых среднеразмерных бизнес джетов Legacy 450 и Legacy 500.

«Embraer вышел на новый уровень программы Legacy 450/500, и я хотел бы поздравить всю команду с этим достижением», сказал вице-президент по разработкам бизнесджетов Embraer Умберто Перейра. «Испытательный стенд «Iron Bird» является важным средством для испытаний электродистанционной системы управления, потому что он позволяет проверить правильность интеграции всех систем и будет способствовать повышению надежности самолетов, когда они поступят в эксплуатацию».

Стенд «Iron Bird» для Legacy 450/500 был разработан Embraer в партнерстве с компанией Parker, которая будет поставлять системы управления полетом для новых самолетов. Он имеет полностью оснащенную кабину с реальным оборудованием, которое будет установлено на Legacy 450/500. На стенде, в полностью автоматическом режиме, проверяется не только система управления полетом и связанные с ней системы, но также эта платформа может быть подключена к полностью цифровой системе управления двигателем (FADEC) и электрическим системам самолета, которые имеют свои собственные специализированные испытательные стенды. Пилоты также смогут принять участие в тестах на «Iron Bird», используя интегрированную в стенд аэродинамическую модель самолета и проекционную систему.

Первый полет Legacy 500 по графику ожидается во второй половине 2011 года.



Piperjet дорос до Altaire



На NBAA 2010 Piper по-новому представил свой первый реактивный самолет - новый самолет, названный Altaire (в честь звезды Альтаир), станет больше по размеру предыдущей версии PiperJet. Новый вариант, кроме частных владельцев, рассчитан также на бизнес-сектор.

В то время как в предыдущей концепции использовался фюзеляж турбовинтового самолета Meridian прямоугольного сечения, с 122-сантиметровой вставкой, в Piperjet Altaire будет фюзеляж круглого сечения, большего размера (на 9 дюймов в высоту и 4 дюйма в ширину), но с тем же расположением кресел для четырех пассажиров.

У нового Altaire будет тот же турбореактивный двигатель Williams International FJ44-3AP, что и у предшественника, крыло при том же размахе в 13,5 м, будет иметь с большую хорду, четыре иллюминатора на каждой стороне фюзеляжа теперь будут овальной формы, а не прямоугольной как ранее.

«Новый владелец компании Piper пришел и пересмотрел наши программы», говорит исполнительный вице-президент Piper Рэнди Грум, ссылаясь на брунейскую компанию Imprimis, которая купила все активы Piper в мае 2009 года. «Мы увидели возможность сделать больше для клиентов и воспользоваться удобным случаем для

развития платформы. И мы сделали перезагрузку всей программы».

Piper начал работы над PiperJet в 2006 году, а в 2008 году начались летные проверки концепции самолета. На сегодняшний день налет составил 375 часов. Компания собрала около 160 заказов на самолеты стоимостью 2,2 млн. долл. США. Эта цена не изменится для тех кто уже заказал самолет. Для остальных покупателей новый Piperjet Altaire будет стоить 2,5 млн. долл. США в базовой комплектации и 2,6 млн. долл. США в «типичной» комплектации.

В кабине Altaire будет стоять авионика Garmin G3000, также как и на предшественнике, но новый самолет оснастят традиционным ручкой управления, а не боковой как на PiperJet.

Из-за пересмотра программы, первые поставки нового самолета планируется начать в 2014 году, а не как планировалось ранее в 2013.

Самолет сможет перевозить пилота и до шести пассажиров, (туалет, багажный отсек или развлекательный центр могут быть заменены на дополнительное кресло). По проекту самолет будет иметь дальность полета 1200 морских миль (2200 км) с полной заправкой топливом и полезной нагрузкой в 800 фунтов (360 кг) и с максимальной крейсерскую скорость в 360 узлов (660 км/ч).



На Тайване будет свой FBO

В стремлении развивать коммерческие бизнес полеты, аэропорт Тайбея «Суншань» (Songshan) (Тайвань) объявил публичный тендер на строительство центра бизнес авиации. За управление будущим центром борются пять претендентов – China Airlines, Eva Airways, TransAsia Airways, Chung Hsing Airline, и Huajie Commercial Airline от имени Hon Hai Group.

Будущий центр будет оснащен независимым перроном, стоянками, ангаром и терминалом на территории в 2000 кв.м. Сейчас на этой территории находится служебный центр China Airlines и ангар военно-воздушных сил. После реконструкции на перроне сможет разместиться восемь-девять реактивных самолетов бизнес класса, таких как Gulfstream G550, тогда как сейчас здесь помещается шесть бизнес джетов.

Чэн Чжун-Цзянь, заведующий бизнес сектором аэропорта отметил, что учитывая потребности бизнес пассажиров в конфиденциальности и быстрых таможенных процедурах и которые в основном являются руководителями предприятий, планируемый центр будет иметь отдельный пост упрощенного таможенного оформления, избавляя таких пассажиров от необходимости стоять в очередях вместе с другими пассажирами.

Представитель Администрация гражданской авиации, при Министерстве транспорта и коммуникаций Тайваня, отметил, что некоторые бизнес-джеты, которые сейчас используют соседний аэропорт Таоюань, могут перенести свои рейсы в Суншань, благодаря тому что этот аэропорт расположен в черте города Тайбэй. В настоящее время аэропорт Суншань обслуживает около 15 рейсов деловой авиации в месяц. Ранее было объявлено, что ангар военно-воздушных сил, где хранится президентский самолет, будет сдаваться владельцам бизнес джетов на коммерческой основе.



Деловая авиация может уйти из Внуково



Некоторые авиакомпании, выполняющие рейсы деловой авиации, могут перебазироваться из аэропорта Внуково в другой аэропорт в связи с прекращением с весны 2011 года полетов “шумных” самолетов во Внуково, считают эксперты, опрошенные РИА Новости.

Московский аэропорт “Внуково” с марта 2011 года перестанет принимать самолеты Ту-134, Ту-154Б и Ил-86, рассказал совладелец и первый заместитель гендиректора аэропорта Виталий Ванцев газете “Ведомости” во вторник. По его словам, из-за участившихся жалоб жителей окрестных домов аэропорт также не будет принимать Ту-154М в ночное время.

Глава аналитической службы агентства “Авиаспорт” Олег Пантелеев считает, что заметного влияния на бизнес самого Внуково, а также на пассажиропоток московского аэропорта, введение новой меры не окажет. Объем перевозок, приходящийся на подпадающие под ограничение самолеты, составляет менее 10% от осуществляемых во Внуково перевозок, отметил эксперт.

При этом эксперт отметил, что с точки зрения бизнеса определенную проблему будет представлять прекращение полетов Ту-134, как у авиакомпании “ЮТэйр” (эксплуатирует один Ту-134 и 20 Ту-154М), так и у операторов деловой авиации.

Главный редактор “Авиатранспортного обозрения” Алексей Сеницкий также отметил, что самолетов Ту-154Б практически не осталось, то же касается и Ил-86, которые находятся на стадии вывода из эксплуатации.

“На таких самолетах нет особого пассажиропотока. У деловой авиации тоже не так много самолетов таких типов. Им также будет не трудно, если что, перебазироваться в другой аэропорт. Им даже лучше будет, поскольку Внуково - самый дорогой для базирования аэропорт Москвы для деловой авиации. Ничего критического не будет”, - отметил Сеницкий. В тоже время самолеты высшего руководства страны не тронут. Руководитель пресс-службы Внуково Елена Крылова сообщила, что ограничение не затронет спецотряд ГТК “Россия”, который осуществляет перевозки высших государственных лиц РФ и эксплуатирующий самолеты Ту-134 и Ту-154, так как ограничения касаются только пассажирских перевозок, выполняемых из Внуково-1 и Внуково-3.



General Dynamics отчиталась за третий квартал 2010 года

27 октября 2010 г. корпорация General Dynamics отчиталась за третий квартал 2010 г. В авиационный сегмент корпорации входят производитель бизнес джетов Gulfstream Aerospace, оператор деловой авиации Jet Aviation и сервисная компания General Dynamics Aviation Services.

По данным отчета авиационный сегмент корпорации во втором квартале 2010 г. получил выручку в 1,291 млрд. USD, что на 171 млн. USD (+15,3%) больше результата третьего квартала 2009 г. (1,120 млрд. USD). Операционная прибыль от авиационных продуктов в третьем квартале, по сравнению с тем же периодом 2009 г., выросла на 74 млн. USD, до 199 млн. USD. в результате Операционная маржа во втором квартале составила 15,4%, увеличившись по сравнению с тем же периодом 2009 г. когда она составила 11,2%. Так же стоит отметить, что авиационный сегмент General Dynamics продолжает быть наиболее эффективным подразделением корпорации по этому параметру.

В течение девяти месяцев 2010 г. авиационные активы General Dynamics также показывают положительную динамику в финансовых результатах по сравнению с тем же периодом 2009 г. Выручка этого сегмента корпорации составила 4,031 млрд. USD, увеличившись по сравнению результатом 9 месяцев 2009 г. на 41 млн. USD (+1%) Операционная прибыль за этот период составила 650 млн. USD, увеличившись на 110 млн. USD (+20,4%). Операционная маржа по результатам работы в течение девяти месяцев 2010 г. составила 16,1%, (в 2009 году тот же показатель составил 13,5%).

Общая потенциальная стоимость заказов сегмента

авиационного сегмента корпорации на конец третьего квартала составила 18,938 млрд. USD, немного снизившись с этим параметром по состоянию на конец второго квартала этого года (19,162 млрд. USD). Из этой суммы объем портфеля заказов составляет 17,577 млрд. USD и стоимость потенциальных контрактов – 1,361 млрд. USD.

Также General Dynamics представила результаты производства самолетов Gulfstream в третьем квартале и за девять месяцев 2010 г.

Как сообщает New York Times, в третьем квартале 2010 г. Gulfstream получил заказов на бизнес джеты больше, чем в любом другом квартале с

середины 2008 года. Джей Джонсон (Jay L. Johnson), генеральный директор General Dynamics, сказал, что треть этих заказов поступили из Латинской Америки и Азии.

Еще одним признаком восстановления рынка г-н Джонсон считает поставку 23 самолетов Gulfstream в третьем квартале, по сравнению с 17-ю в тот же период годом раньше. Однако пик поставок был отмечен в последнем квартале 2008 г. когда был передан заказчиком 41 самолет. Г-н Джонсон также сказал, что Gulfstream планирует поставить по результатам 2010 г. 75 больших самолетов и около 30 самолетов среднего размера, тогда как в 2008 г. компания поставила 156 бизнес джетов.



	Третий квартал		Девять месяцев	
	2010	2009	2010	2009
“Зеленые” поставки				
Большие самолеты	17	14	57	56
Средние самолеты	6	3	22	18
ВСЕГО	23	17	79	74
Оборудованные самолеты				
Большие самолеты	19	20	54	60
Средние самолеты	5	4	11	29
ВСЕГО	24	24	65	89
Поддержанные самолеты	2	3	6	5

Полеты в свободную зону

В России вступают в силу принципиально новые правила использования воздушного пространства. В них наконец прописан порядок применения “беспилотников”, рассказал глава Росавиации (Федерального агентства воздушного транспорта) Александр Нерадько на пресс-конференции в медиа-центре “Известий”.

Но самое главное - теперь весь “воздух” будет разделен на три зоны: А, С и G (по правилам фонетического алфавита Международной организации гражданской авиации ИКАО они звучат как “альфа”, “чарли” и “гольф”). В первых двух, самых высотных, смогут летать только магистральные авиалайнеры. Зато в зоне G правила полетов теперь значительно упростятся. Если раньше для самого недалекого перелета на “кукурузнике” требовалось получить отдельное разрешение, то теперь достаточно за час до вылета уведомить Госкорпорацию по организации воздушного движения (именно там работают все гражданские авиадиспетчеры в нашей стране) по телефону или через специальный сайт в интернете.

Это приведет к быстрому росту популярности полетов на малой авиации, считают эксперты. Но сами потенциальные потребители таких услуг смотрят в небо с опаской.

Если быть точным, то с 1 ноября вступает в силу постановление правительства N 138 от 11.03.2010 “Об утверждении федеральных правил использования воздушного пространства России”. И это ни много ни мало “дает импульс для развития малой авиации”, объявил глава Росавиации. Что же в них такого революционного?

По новым правилам все воздушное пространство в стране делится на три класса. Зона А простирается от 8100 метров и выше. Летать там могут только

магистральные лайнеры по воздушным трассам, по приборам и под контролем авиадиспетчеров. Зона С расположена на высоте от 8100 метров и ниже.

Там тоже можно летать только по приборам и под контролем диспетчеров. Для этих зон ничего не меняется - для полетов там нужно будет получать официальное разрешение, а заявку направлять по специальным выделенным каналам не позже чем за сутки до вылета. Но нас с вами это никогда не касается, потому что пользуются этими зонами только авиакомпании.

Зато зона G появилась в России впервые. Простирается она от земли, а ее потолок варьируется от 300 метров в районе московского авиаузла до 4500 метров в безлюдных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока. Понятно, что “сделана” эта зона для небольших самолетов вроде “кукурузника” или его американского собрата Cessna.

Чтобы побывать в зоне G, теперь достаточно позвонить по указанным на сайте Госкорпорации ОрВД телефонам или заполнить карту полета в специальной форме. То есть просто указать, откуда, куда и с кем летит данный вертолет или самолет. Правда, совсем без бюрократии и здесь не обошлось. Воспользоваться уведомительной регистрацией с 1 ноября смогут только те пилоты-любители, которые поставили в свои удостоверения отметку о том, что они ознакомлены с новыми правилами полетов. Но и это уже заметный прогресс. Ведь раньше такие самолеты тоже летали, но разрешение оформляли минимум сутки. Теперь авиационные власти клянутся в течение часа прислать по электронной почте подтверждение на вылет. Отказать могут только при попадании части маршрута в закрытую зону.

Это начало пути, правила будут совершенствоваться

и дальше, обещает глава Росавиации. Например, с 1 ноября число “постоянных опасных зон” (то есть закрытых для полетов) сократится с 85 до 59, а число местных воздушных линий (их тоже надо облетать) - с 2209 до 510. На практике это означает, что летать кратчайшим маршрутом по прямой можно будет чаще.

Кстати, слетать на своем “кукурузнике” можно даже за границу - пересекать кордон придется по специально выделенным воздушным коридорам. Так что перелет вроде проделанного Матиасом Рустом из Хельсинки в Москву в 1987 году на одномоторном самолетике Cessna уже в понедельник станет в России делом обыденным. Хотя и недешевым. Потому что только обучение на пилота-любителя стоит около миллиона рублей, а ведь надо еще купить себе самолет.

Уведомительный порядок полетов - это хорошо, и чаще от этого биться самолеты не станут, говорят эксперты.

- Во-первых, останется большое количество зон вокруг городов, военных объектов, куда можно влететь, только получив разрешение диспетчера. Во-вторых, большинство “мелкой” авиации взлетает и садится с отдельных аэродромов далеко от населенных пунктов и никому там не мешает, - считает глава аналитической службы агентства “Авиапорт” Олег Пантелеев. - В принципе Россия с ее пространствами идеально приспособлена для малых авиационных аппаратов. Часто это не только быстрее, но и безопаснее.

Так что лет через десять число малых самолетов в России вполне может вырасти с нынешней тысячи до 100 тысяч. Для примера: в США таких аппаратов летает около 450 тысяч.

Павел Арабов, Известия



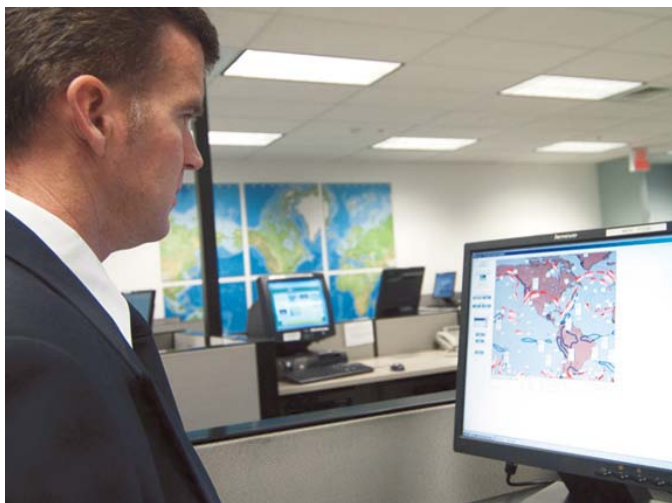
Заявка через интернет

Заработал сайт, через который с 1 ноября можно будет подать заявку на полет в воздушном пространстве класса G.

С 1 ноября вступают в силу новые правила использования воздушного транспорта. В четверг 28 октября 2010 глава Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько провел пресс-конференцию, посвященную особенностям новых правил. Он сообщил что, уведомление о предстоящем полете можно отправить в том числе через специальный сайт. По словам Александра Нерадько, это значительно облегчит жизнь представителям малой авиации. Для получения доступа необходимо зарегистрироваться, получить логин, пароль, и затем войти и оставить заявку. Сайт будет в течение полугода бесплатным, затем пользователям может быть придется делать какие-то отчисления или приобретение абонемента.

Новый интернет-ресурс www.ivprf.ru обеспечивает решение следующих задач:

- предоставление сервиса для подачи заявки на получение права регистрации в системе;
- обеспечение регистрации в системе;
- обеспечение безопасного пользования системы путём генерации и предоставления пользователям списка одноразовых паролей;
- идентификация (установление тождественности, «опознавание») пользователей, предпринимающих попытку ввода данных в системе, по базе данных авторизованных пользователей системы;
- реализация авторизованного входа в систему через сеть Интернет;
- обеспечение диалогового режима выбора основных параметров полёта (тип, зона, класс полёта);
- прием и обработка планов полетов, поступающих от авторизованных пользователей воздушного пространства по сети Интернет;



- форматно-логический контроль и проверка полноты данных, вводимых при заполнении электронного бланка плана полёта;
- автоматическое распределение получаемых от пользователей планов полетов по узлам системы (зональным подсистемам) в соответствии с заданными характеристиками планов (трассовый/внетрассовый полет, зона вылета);
- предоставление пользователям необходимых информационных и вычислительных ресурсов (сервисов) для составления и проверки формируемых планов полетов;
- автоматическое направление принятых планов полетов на обработку в автоматизированные системы планирования воздушного движения (АС ПВД) Главного или зональных центров Единой системы организации воздушного движения (ГЦ и ЗЦ ЕС ОрВД) и получение от АС ПВД ГЦ (ЗЦ) результатов их обработки;
- предоставление пользователям по их запросам результатов обработки поданных ими планов полетов;

- предоставление пользователям оперативной информации о действующих и планируемых ограничениях использования воздушного пространства, устанавливаемых органами ЕС ОрВД в целях обеспечения безопасности воздушного движения;
- предоставление пользователям ссылок на доступ к аэронавигационной информации и метеоданным из источников, располагающихся на специализированных WEB-серверах соответствующих ведомств;
- документирование, хранение и обеспечение просмотра поданных заявок на ИВП за определённый период для допущенного персонала по соответствующим правилам.

Создатели системы постарались упростить систему подачи заявок. Процесс заполнения отдельных полей бланка максимально автоматизирован путем предоставления выбора возможных значений полей, контекстных подсказок, использования ранее сохраненных значений и т.д. Система «помогает» пользователю составить корректный план полета, в котором заполнены все необходимые поля, а сами данные в этих полях правильные. Инструкции и подсказки для заполнения отдельных полей плана полета представляются пользователю из выпадающих списков или контекстных сносок при подведении курсора к соответствующему полю. В ходе заполнения информационных полей Системой автоматически выполняется проверка на корректность вводимых данных, а также проверка полноты данных. В случаях обнаружения ошибок пользователю выдаются предупреждения в виде соответствующих информационных форм. Система не допускает передачу (отправку) планов полетов, составленных с ошибками.

Рецессия продолжается

Компания ARGUS опубликовала TRAQPak-данные активности бизнес авиации США в сентябре 2010. По сравнению с августом 2010 общий трафик бизнес авиации снизился на 3,1% .

Рассматривая рынок по сегментами видно, что наибольшее снижение показали полеты самолетов в доленом владении, снизившись на 11% (особенно «отличились» категории больших бизнес джетов и турбовинтовых самолетов), а уровень полетов по part 91 остался неизменен. Все категории самолетов в сентябре летали меньше, чем в августе, но наибольшее снижение на 4,1% показали турбовинтовые самолеты. Рост показателей был отмечен только в сегменте корпоративных полетов по part 91 в категории средних (+0,6%) и больших (+2,7%) бизнес джетов.

По сравнению с прошлым годом (сентябрь 2010 против сентября 2009 года) результаты активности американской деловой авиации также немного снизились – на 1,1%. Наибольшее снижение произошло в сегменте чартеров летающих по part 135, где общий результат снизился на 3,5% («отличились» категории турбовинтовых самолетов -10% и малые бизнес джеты -5,5%). В тоже время в этом сегменте

ARG/US	Business Aircraft Activity September 2010 vs. September 2009			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	-2.0%	-10.0%	9.7%	-3.7%
Small Cabin Jet	0.8%	-5.5%	5.2%	-0.6%
Mid Size Cabin Jet	2.8%	8.4%	1.4%	3.7%
Large Cabin Jet	-4.1%	-2.1%	-20.7%	-5.6%
All Aircraft Combined	-0.5%	-3.5%	1.2%	-1.1%

Source TRAQPak. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216

выросли полеты средних (+8,4%) бизнес джетов. Сегмент part 91 практически не изменился (-0,5%). Наиболее противоречивым стал сегмент долевого владения: в то время как полеты турбовинтовых самолетов и малых бизнес джетов увеличились на 9,7% и 5,2% соответственно, полеты на больших бизнес джетах сократились на 20,7%. В сентябре по сравнению с прошлым годом лучше себя чувствовали средние бизнес джеты, суммарные полеты на которых увеличились на 3,7%. Полеты на остальных

категориях самолетов в сравнении с сентябрем 2009 г. немного снизились.

Данные ARGUS TRAQPak учитывают все полеты на территории США (включая Аляску и Гавайи).

Категории самолетов в системе TRAQPak.

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты

Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)

VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)

Средние (Mid-size Jets) и суперсредние (Super Mid-size Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты (Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.

ARG/US	Business Aircraft Activity September 2010 vs. August 2010			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	-1.2%	-7.2%	-12.6%	-4.1%
Small Cabin Jet	-0.4%	-1.8%	-8.2%	-1.8%
Mid Size Cabin Jet	0.6%	-2.1%	-10.6%	-3.5%
Large Cabin Jet	2.7%	-6.3%	-17.4%	-1.8%
All Aircraft Combined	0.0%	-4.3%	-11.0%	-3.1%

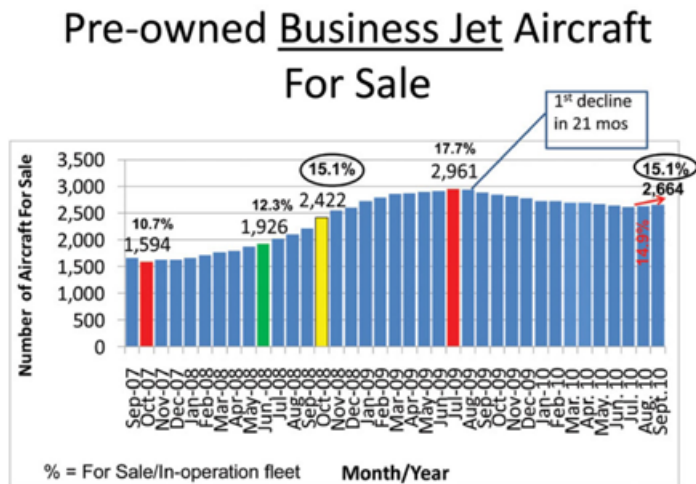
Source TRAQPak. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216

Восстановление ждать пока рано

Компания JetNet выпустила отчет по вторичному рынку бизнес джетов, турбовинтовых самолетов и вертолетов за сентябрь 2010. Несмотря на витающий в воздухе оптимизм, восстановление рынка, если смотреть на результаты девяти месяцев 2010 года, по-прежнему пока задерживается.

Статистика вторичного рынка показывает, что спад начался где-то в 2008 году. После пяти лет рекордных продаж и роста цен на бизнес джеты этот пузырь, наконец, лопнул. Причина понятна – это результат мирового экономического кризиса.

Сравнивая показатели вторичного рынка за девять месяцев этого и прошлого года видно, что наибольшее изменение в лучшую сторону показывает рынок реактивных деловых самолетов. Количество выставленных на продажу самолетов этой категории в рассматриваемый период уменьшилось на 2% с 17,1% до 15,1% от всего флота бизнес джетов. А наиболее важным показателем является увеличение



сделок купли-продажи на 22,8%, по сравнению с 2009 годом. Но в тоже время отмечается, что время экспонирования самолетов всех категорий стало занимать больше времени. Чтобы продать бизнес джет в 2010 году требуется на 41-110 дней больше, в

зависимости от категории, в сравнении с началом года. Также упала средняя цена, запрашиваемая продавцами, кроме сегмента поршневых вертолетов. Здесь наблюдается увеличение на 2,9%. Однако этот сегмент единственный, в котором снизилось количество сделок купли-продажи, на 9,4%.

Судя по статистике, в июне 2008 года вторичный рынок оказался в непосредственной опасности заговаривания. В этом месяце последний раз наблюдалось в продаже менее 2000 подержанных самолетов. Еще одним характерным моментом в кризисе вторичного рынка стал октябрь 2008 г., когда произошел скачок количества выставленных на продажу бизнес джетов по сравнению с прошлым месяцем на 216 самолетов или на 9,8%. При этом это случилось до знакового события деловой авиации США, когда представители трех автогигантов прилетели в Вашингтон просить денег у правительства на бизнес джетах, что возмутило общественность.

Начиная с августа 2009 года запасы подержанных самолетов начали снижаться и продолжали это делать в течение первых шести месяцев 2010 года. Однако, в последние два месяца наблюдается увеличение этого показателя на 1,8%. В сентябре 2010 года доля вторичного рынка составила 15,1%, в то время как в сентябре 2009 года было 17,1%. Интересно, что те же 15,1% были в сентябре 2008 года. Однако, в количественном выражении это более чем на 240 самолетов больше по сравнению с сентябрем 2008 года.

Также произошел поворот в показателе количества сделок по продажам. В период конца 2008-2009 годов

Y-T-D January to September 2010 vs. 2009				
	Business Aircraft		Helicopters	
Worldwide Trend	Jet	T/P	Turbine	Piston
% For Sale	15.1%	10.5%	7.0%	6.6%
Change - % For Sale	(2.0) pts.	(.9) pt.	.2 pt.	(0.6) pt.
% Change - Sale Transactions	22.8%	5.4%	17.0%	-9.4%
Change - Avg. Days on Market	82	41	98	110
% Change - Avg. Asking Prices	-6.2%	-2.2%	-8.2%	2.9%

происходило быстрое снижение в годовом исчислении количества сделок купли-продажи как бизнес-джетов так и турбовинтовых самолетов. Но в первые девять месяцев 2010 года мы видели ежемесячное увеличение транзакций по сравнению с 2009 годом. Если брать для сравнения девятимесячный период 2009 и 2001 годов, то количество сделок увеличилось на 22,8%, что является очень хорошей новостью. Однако, в сравнении с тем же периодом 2008 года, не в пользу нынешнего: за девять месяцев 2010 состоялось 1342 сделок, а в течение того же периода 2008 года – 1435, продажи упали на 6,5%. Эксперты JetNet выражают надежду, что результат 4-го квартала 2010 года и итоговый результат на конец года будут ближе к уровню 2008.

Другие показатели вторичного рынка бизнес джетов вызывают неоднозначную реакцию. В настоящее

время, чтобы продать самолет, надо в среднем 345 дней, это на 82 дня больше, чем в среднем за тот же период 2009 года. Кроме того, средняя запрашиваемая цена в течение первых девяти месяцев 2010 года снизилась на 6,2% по сравнению с первыми девятью месяцами 2009 года.

Уровень запасов подержанных турбовинтовых самолетов в продаже в конце сентября 2010 года находился в том же русле, что и рынок бизнес-джетов. Доля подержанных турбовинтовых самолетов составила 10,5% от всего парка и снизилась с пика в мае-июне 2009 года в 12,0%. Количество сделок купли-продажи турбопропов увеличилось на 5,4% за первые девять месяцев 2010 года по сравнению с тем же периодом в 2009 году, что также хорошая новость. Однако, так же как и на вторичном рынке бизнес

джетов, чтобы продать в текущих рыночных условиях турбовинтовой самолет, надо потратить больше времени, чем это требовалось в 2009 году. Среднее время экспозиции в период с января по сентябрь 2010 года составило 330 дней, увеличившись на 14,2%, или на 41 день, по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. Кроме того, средняя запрашиваемая цена за первые девять месяцев 2010 года снизилась на 2,2% по сравнению с тем же периодом в 2009 году.

Если посмотреть на макроэкономическую ситуацию в США, то видно, что во 2-ом квартале 2010 года ВВП США увеличился на 1,7% по отношению к 1-му кварталу. А в 1-м квартале реальный ВВП США вырос на 3,7%. И это уже четвертый квартал подряд, когда ВВП США показывает рост после четырех кварталов спада. Тем не менее, рост в 1,7% во втором квартале

Pre-owned Business Jets				
Fleet	September			
	2010	2009	Change	%
In Operation	17,656	16,913	743	4.5%
For Sale	2,664	2,893	-229	-10.6%
% For Sale	15.1%	17.1%	(2.0) pts.	
Fleet	September			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	144	172	-28	-16.3%
Average Days on Market	341	289	52	18.0%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.168	\$6.254	-\$2.086	-33.4%
Fleet	January to September			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	1342	1093	249	22.8%
Average Days on Market	345	263	82	31.2%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$5.739	\$6.119	-\$0.380	-6.2%

Pre-owned Business Turboprops				
Fleet	September			
	2010	2009	Change	%
In Operation	13,025	12,422	603	4.9%
For Sale	1,372	1,416	-44	-3.1%
% For Sale	10.5%	11.4%	(.9) pts	
Fleet	September			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	97	89	8	9.0%
Average Days on Market	352	293	59	20.1%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.470	\$1.089	\$0.381	35.0%
Fleet	January to September			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	840	797	43	5.4%
Average Days on Market	330	289	41	14.2%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.371	\$1.402	-\$0.031	-2.2%

2010 г. означает, что сейчас наблюдается замедление восстановления экономики США. Исторически сложилось так, что рынок деловой авиации является здоровым и растет, когда рост ВВП составляет больше 3%.

Другим важным экономическим параметром, оказывающим влияние на рынок бизнес джетов, являются корпоративные прибыли. За полугодие 2010 г. прибыли компаний показали восходящую тенденцию после резкого спада в 4-м квартале 2008 года.

Кроме того, FAA сообщило, что базирующиеся в США бизнес джеты совершили в первые восемь месяцев 2010 года на 11,5% больше полетов по сравнению с первыми восемью месяцами 2009 года. Хотя это увеличение трафика является хорошей новостью, он по-прежнему на 17% ниже, чем в первые восемь месяцев 2008 года.

FAA также сообщает, что полеты бизнес джетов делятся на внутренние и международные в

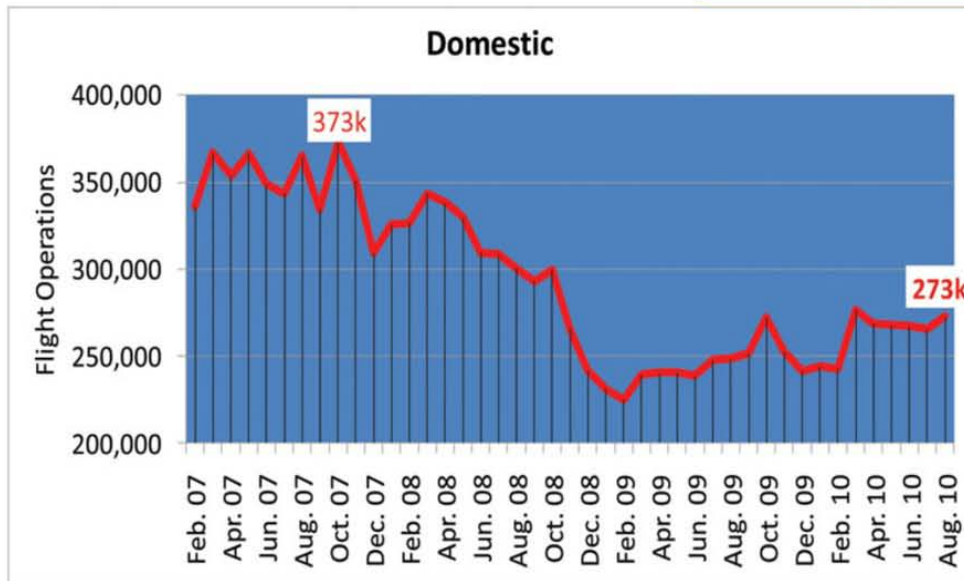
пропорции 84% к 16% соответственно. Полеты внутри страны быстро росли в последние месяцы, но все еще значительно, примерно на 100000, ниже 350000 ежемесячных полетов, которые регистрировались в течение 2007 года.

В то же время международные полеты достигли нового пика, 60 906 в марте 2010. Однако, из-за вулканического пепла в Европе, активность в апреле и мае 2010 года сократилась на 24% и в течение трех месяцев после этого оставалась на низком уровне.



Total U.S. Based Business Jet Flight Operations*

February 2007 to August 2010



* Includes Domestic and International flights with US to Foreign, Foreign to US and all foreign operations.
Source: FAA - ETMSC; Analysis and presentation by Chase & Associates

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 25 по 31 октября 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 25 по 31 октября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	32	44	8	7	12	4	7	89
Германия	58	77	51	66	0	17	34	191
Франция	6	84	31	31	3	48	14	171
Швейцария	13	70	43	16	1	12	57	57
Италия	8	3	5	0	4	2	13	29
Австрия	12	26	44	7	1	15	26	53
Россия	0	49	101	73	23	28	10	764

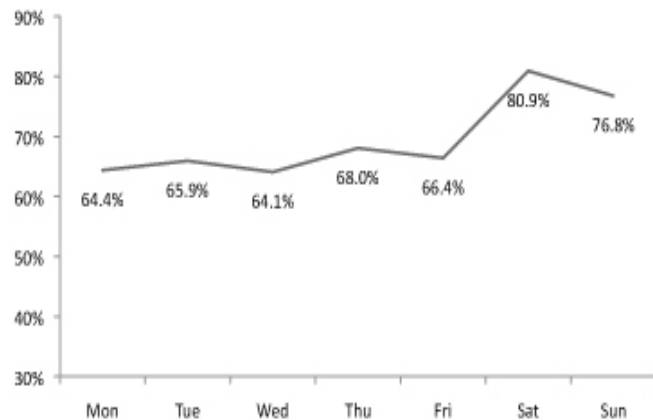
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 25 по 31 октября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	16	6	2	0	1	4	2	15
Германия	3	33	6	4	0	5	0	22
Франция	4	5	6	0	0	9	4	11
Швейцария	0	4	1	1	0	3	3	5
Италия	3	1	5	2	2	5	2	9
Австрия	5	4	4	5	1	2	7	10
Россия	1	0	1	0	2	1	1	7

Индекс наличия свободных самолетов

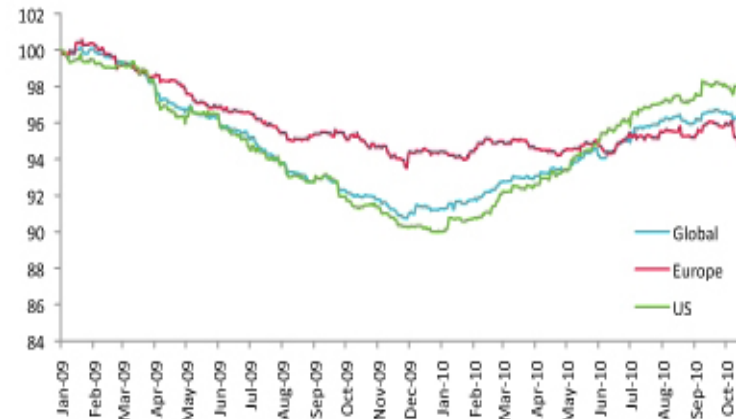
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

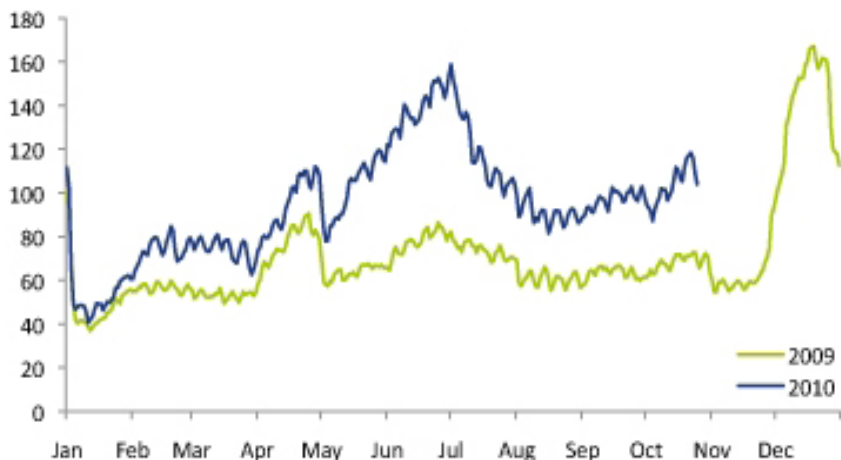
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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

Индекс спроса

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1567	€ 1541	€ 1513
Cessna Citation Excel	€ 2649	€ 2634	€ 2566
Bombardier Challenger 604	€ 4673	€ 4683	€ 4519

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

Стоимость рассчитана на основе 25 Cessna Citation Jet, 26 Cessna Citation Excel и 34 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Женева - Ле Бурже	59
2	Ле Бурже - Ницца	52
3	Лутон - Ницца	48
4	Лутон - Сьюдад-Реаль (Исп.)	46
5	Ницца - Ле Бурже	43
6	Лутон - Ле Бурже	40
7	Фарнборо - Ле Бурже	38
8	Ле Бурже - Женева	37
9	Линате - Ле Бурже	31
10	Ибица - Ле Бурже	28

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.