



Тренд года.



В этом году уже третья регулярная авиакомпания объявляет о стыковке своих рейсов с чартерами бизнес авиации.

British Airways открывает эксклюзивную услугу бизнес чартеров в Северной Америке для своих премиум клиентов. С помощью нее VIP-пассажиры смогут получить доступ к всем направлениям в Северной Америке на бизнес джетах. Новая служба по названию PrivateConnect создается в сотрудничестве с подразделением Cessna — авиакомпанией CitationAir.

British Airways сообщает, что

с помощью новой службы можно будет мгновенно оплатить поездку и использовать парк самолетов деловой авиации CitationAir.

Директор по стратегии ВА Роберт Бойль говорит, что такая схема поможет клиентам компании избежать авансов за аренду самолета и других долгосрочных обязательств.

Пассажиры смогут заказать частный самолет и рейс одновременно. Среди направлений, которыми можно будет воспользоваться по этой программе станут кроме аэропортов в материковой части США, ряд мест в Карибском бассейне, в южной Канаде и Мексике.

Авиапарк CitationAir включает разные типы самолетов от 6-местного Citation CJ3 до 9-местного Sovereign.

В настоящее время подобные услуги оказывают несколько альянсов. Немецкий авиаперевозчик Lufthansa предлагает аналогичную услугу с Lufthansa Private Jet. Это было первое подобное предложение на рынке. В этом году предложение от British Airways в сотрудничестве с CitationAir уже как минимум третье. Ранее подобные услуги ввели Korean Air совместно с Flexjet и Delta AirLines и со своим дочерним оператором бизнес авиации Delta AirElite.



Украина впереди.

Украина на пороге настоящего бума легкой авиации, после того, как Кабинет Министров Украины постановлением от 1 июля в 2009 г. № 680 внес изменения в Положение об использовании воздушного пространства Украины.

стр. 5



Терминал А.

В Международном аэропорту Шереметьево началась подготовка к строительству специализированного терминала для обслуживания пассажиров деловой авиации (Терминал А).

стр. 6



Вышли на “полку”.

Компания ARGUS представила отчет о состоянии американского рынка деловой авиации в мае 2010 года.

стр. 9



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 14 по 20 июня 2010 г.

стр. 10

Человека вернуть уже нельзя.



13 июня 2010 года в Серпуховском районе Московской области произошла катастрофа частного самолета Л-44 с бортовым номером RA-0600G. Погибли трое людей, в том числе замечательный пилот и человек Владимир Соколов.

В связи с катастрофой в российской прессе, в том числе и на сайте BizavNews, появились сообщения, в которых утверждалось, со ссылкой на Росавиацию, что полет производился без разрешения органов обслуживания воздушного движения и что самолет был не зарегистрирован.

Межрегиональная Общественная Организация пилотов и граждан - владельцев воздушных судов (РАОПА) заявляет, что эти высказывания неверны:

1. Самолет был зарегистрирован с бортовым номером RA-0600G, имел действующее свидетельство летной годности и застрахован надлежащим образом в ОСАО "Россия".
2. У пилота было действующее пилотское свидетельство и действующее медицинское заключение пилота-любителя.
3. Полет проходил в соответствии с выданным разрешением на использование воздушного пространства согласно поданной посадочной площадкой "Большое Грызлово" заявке на проведение



учебно-тренировочных полетов 13 июня 2010 года.

Человека вернуть уже нельзя, но можно сохранить его доброе имя, и представители РАОПА надеются, что данное сообщение послужит источником достоверных сведений.

Производство Citation Mustang тормозится.

Cessna сталкивается с производственными трудностями в поставках Citation Mustang из-за проблем с поставщиками, пострадавшим от наводнения в Род-Айленде в конце марта, сообщает Flightglobal. Эти трудности привели к тому, что с середины мая была остановлена финальная сборка, хотя и другие производственные работы, такие как производство небольших комплектующих, продолжается.

В результате в настоящее время пришлось отправить в вынужденный отпуск около 200 рабочих, который продлится примерно пять-шесть недель. Cessna планирует вернуться к нормальному ритму производства в августе.

Проблемы были озвучены в мае исполнительным директором Textron Скоттом Доннелли. Но Доннелли призвал не преувеличивать финансовые последствия этой проблемы, заявив, что доля Mustang общем объеме доходов незначительна.

До конца года Cessna планирует поставить заказчикам более 100 самолетов Citation Mustang.





ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

3^Я ЕЖЕГОДНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

24 ИЮНЯ 2010 ГОДА

МОСКВА, ГОСТИНИЦА «РЕНЕССАНС»



РЫНОК ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ, ЯВЛЯЯСЬ ИНДИКАТОРОМ СОСТОЯНИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ, ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПРЕТЕРПЕЛ СУЩЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ. ЧТО ЖЕ ОН ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ СЕГОДНЯ, КАКОВЫ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ?

КАКИЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ПАРКОМ, РАЗРАБОТАННЫЕ МИРОВЫМИ ЛИДЕРАМИ ОТРАСЛИ, НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫ В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ И НАСКОЛЬКО ОНИ ПРИМЕНИМЫ В РОССИЙСКИХ РЕАЛИЯХ? КАК КРИЗИС ПОВЛИЯЛ НА ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ НАЗЕМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ?

ОТВЕТЫ НА ЭТИ И ДРУГИЕ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРОЗВУЧАТ НА ТРЕТЬЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ И ВЫСТАВКЕ «ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ».

ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ

- Рынок услуг деловой авиации: общемировые тенденции и российские особенности
- Рынок бизнес-джетов: смещение акцентов
- Эффективность различных бизнес-моделей в деловой авиации
- Круглый стол: Специфика использования вертолетов в деловой авиации

К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

представители российских и зарубежных операторов деловой авиации, авиационных властей, брокерских компаний, аэропортов и хэндлинговых компаний, финансовых и инвестиционных кругов, страховых и лизинговых компаний, производителей ВС деловой авиации, поставщиков услуг ТОиР, продуктов и услуг для деловой авиации.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ: +7(495) 626 5329, +7(499) 245 4946 (ФАКС), EVENTS@ATO.RU, WWW.EVENTS.ATO.RU

ОРГАНИЗАТОР

ATO EVENTS

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Gulfstream
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

МЕДИАПОДДЕРЖКА

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
События обозрение

ShowObserver

Aviation Explorer
Содружество авиационных ресурсов

AVIA.RU

ATO.RU

BizavNews

Jet

Top flight

ОТЕЛЬ-ПАРТНЕР

RENAISSANCE
MOSCOW HOTEL
Great Russian Tradition

Falcon 2000 получает систему автоматического торможения.

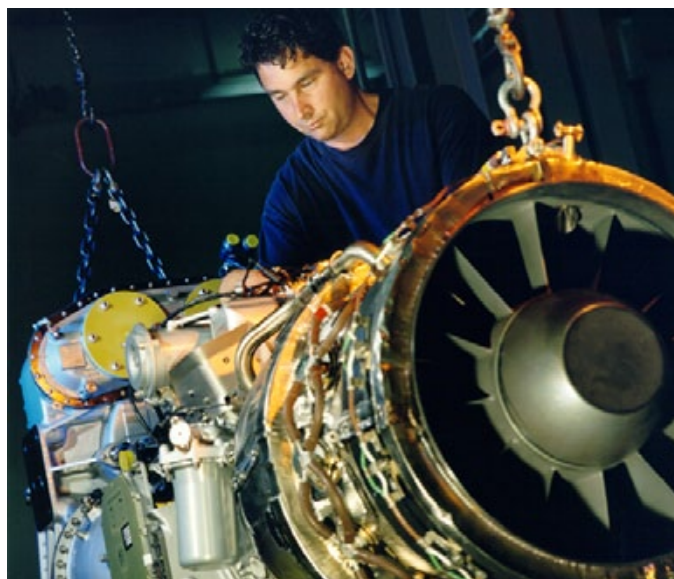
Dassault получил разрешение регулирующих органов Европы (EASA) и США (FAA) на использование новой системы автоматического торможения Autobrake для самолетов семейства Falcon 2000 (2000EX, 2000EX EASy, 2000DX и 2000LX).

Эта система предназначена для использования на коротких взлетно-посадочных полосах. Ее использование дает больший запас безопасности за счет сокращения посадочной дистанции на 150 футов на обычных подходах и на 300 футов на крутых подходах. Эта система также поможет удовлетворить требованиям для посадки Falcon 2000 в аэропорте Лондон Сити, где уже были проведены летные испытания.

«Система понятна для пилотов», сказал шеф-пилот Dassault Philippe Deleume. «Это похоже на посадку с использованием торможения педалью тормоза. Пилоты должны активировать функцию Autobrake при заходе на посадку кнопкой, расположенной на панели управления посадочными механизмами. Торможение начинается автоматически, как только основные стойки шасси коснутся полосы, а носовое колесо еще находится в воздухе, что позволяет начать торможение на 1-1,2 секунды раньше, чем это выполняется при обычной процедуре. Как только пилот нажимает на педали, функция Autobrake отключается, и пилот тормозит в обычном режиме. Пассажиры будут чувствовать то же замедление (0,4g), что и при обычной посадке.

Функция Autobrake будет включена в стандартную комплектацию новых самолетов и будет доступна для установки в Dassault Aircraft Services на самолеты уже находящиеся в эксплуатации. Изменения включают в себя установку двух электронных плат, электрическую проводку и кнопку в кабине.

Надо ждать 2015 года.



Крупнейший в мире производитель реактивных двигателей для малых и средних бизнес джетов Pratt & Whitney Canada, прогнозирует восстановление рынка для своей продукции к 2015 году, сообщает Bloomberg. К этому времени уровень производства достигнет пика. Также в планах компании получать заказы от производителей больших самолетов.

«Мы обычно ближе к оптимистичной точке зрения, когда рассматриваются все варианты от пессимизма до оптимизма», говорит президент Pratt & Whitney Canada Джон Саабас. «Производство самолетов и двигателей может вернуться к рекордным уровням, достигнутым в 2008 году, где-то в 2014-2015 годах».

«Положение Pratt & Whitney Canada зависит от более широкого охвата рынка, в числе конкуренция за новые самолеты, которые еще не анонсированы. Восстановление среднеразмерных самолетов будет происходить медленнее, а интерес к тяжелым джетам в начале экономического подъема превышает таковой

как к средним, так и к легким самолетам», добавляет Джон Саабас.

Для P&WC это отличная возможность подготовиться к конкуренции за новые необъявленные проекты с новым двигателем PW800. Этот двигатель планировался к установке на новом большом самолете Cessna Citation Columbus, разработка которого была прекращена в конце 2009 г. из-за экономического кризиса. Сейчас двигатель проходит испытания и ожидается его дебют на реальном самолете через 3-5 лет.

В тоже время компания ощущает по прежнему свою силу на традиционных рынках. Она является также крупным производителем турбовинтовых двигателей и вертолетных газотурбинных.

Поставки двигателей Pratt & Whitney Canada в 2009 г. сократились до 3144 штук, по сравнению с пиковым производством в 2008 году с показателем в 4000 двигателей.



Украина впереди.

Украина на пороге настоящего бума легкой авиации. После того, как Кабинет Министров Украины постановлением от 1 июля в 2009 г. № 680 внес в Положение об использовании воздушного пространства Украины (постановление КМУ от 29 марта в 2002 г. № 401) изменения и привел правовые нормы регулирования выполнения полетов и обслуживания движения в воздушном пространстве Украины в соответствии со стандартами Европейского Союза, фактически небо для полетов легкой авиации открыто. Теперь не нужно обязательное получение разрешений на использование воздушного пространства от органов системы обслуживания воздушного движения во всех частях воздушного пространства Украины. Достаточно только проинформировать центральный диспетчерский пункт накануне вылета вечером.

В России подобным порядок использования воздушного пространства предполагается начать с 1 ноября 2010 г. Сейчас в Росавиации только прорабатываются вопросы безопасности полетов в этом новом для России деле.

А Украина с новым Воздушным Кодексом уже почти влилась в европейское воздушное пространство. В соответствии с новыми изменениями, воздушное пространство, доступное для общего воздушного движения, разделяется на: контролируемое, в пределах которого могут обеспечиваться все виды обслуживания воздушного движения (диспетчерское, полетно-информационное и аварийное); воздушное пространство вне границ контролируемого пространства, где обеспечивается в установленном порядке только полетно-информационное и аварийное обслуживание.

В случае выполнения полетов гражданскими воздушными судами вне границ контролируемого



воздушного пространства экипаж воздушного судна несет ответственность за своевременное прохождение предполетной подготовки, получения соответствующей аэронавигационной информации и безопасный полет. При этом если воздушное судно выполняет полеты на высоте не более 1500 метров. Комитет по вопросам европейской интеграции признал, что проект Воздушного кодекса Украины не противоречит законодательству Европейского Союза. В частности, это касается положений о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, лицензирования авиационных перевозчиков, деятельность субъектов аэропортовой деятельности, охрану окружающей среды, защита населения от авиационного шума и электромагнитного излучения, координированные аэропорты, правила авиационных перевозок, тарифы

на них, сертификацию аэродромов, воздушных судов и авиационного персонала.

Целью принятия проекта является законодательное закрепление норм регулирования деятельности гражданской авиации в Украине, в частности адаптация к нормам международного воздушного права. Также целью разработки проекта является учет требований Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Европейского Союза, Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Европейской организации по безопасности аэронавигации (Евроконтроль), а также изменений в нормах украинского законодательства, которые произошли за период после введения в действие Воздушного кодекса Украины в 1993 году.

Терминал А.

В Международном аэропорту Шереметьево началась подготовка к строительству специализированного терминала для обслуживания пассажиров деловой авиации (Терминал А). Терминал А обеспечит пассажирам высокий уровень сервиса и комфортное ожидание рейса. Работы по возведению нового терминала проводит ООО «Авиа Групп».

Возведение Терминала А является частью стратегического мастер-плана аэропорта Шереметьево по реконструкции и модернизации северного сектора аэропорта, созданию новых аэровокзальных комплексов, объектов инфраструктуры и сервиса.

Терминал бизнес-авиации будет иметь общую площадь 2700 кв. м и пропускную способность до 75 тыс. пассажиров в год, что позволит вывести пропускную способность аэропорта Шереметьево в области деловой авиации на новый уровень, обеспечивая международные стандарты качества обслуживания элитных пассажиров. В перспективе к 2030 году ожидается рост деловой авиации в Шереметьево до 36 тыс. взлетно-посадочных операций ежегодно.

На настоящий момент компанией «Авиа Групп» выполнена архитектурная концепция проекта, готова документация по инженерной инфраструктуре объекта. Особое внимание уделяется разработке и согласованию внутренней планировки помещений, размещению и подключению оборудования служб пограничного и таможенного контроля, службы авиационной безопасности.

В настоящее время проводятся подготовительные строительно-монтажные работы по защите и выносу существующих инженерных сетей, находящихся на территории участка строительства нового АВК. Также завершено устройство строительного городка, временных дорог, временного электроснабжения и водоснабжения строительной площадки. Производятся работы по планировке земельного участка.



В июле-августе 2010 года планируется начать работы по возведению здания. Расчетный срок строительства Терминала А составляет 12 месяцев.

Напомним, что в середине 90-х годов аэропорт Шереметьево первым в России открыл Центр деловой авиации. В 2010 году этому уникальному подразделению исполняется 15 лет. Аэропорт Шереметьево предоставляет комплексный и индивидуальный подход к обслуживанию пассажиров бизнес-авиации, который распространяется и на обслуживание членов экипажей и клиентов аэропорта (представителей авиакомпаний, встречающих/проводящих лиц).

В ближайшей перспективе планируется строительство третьей ВПП и развитие новой летной зоны севернее существующих границ. Действующий на севере аэропорта терминал В пройдет поэтапную реконструкцию и будет объединен с новым терминалом С в один большой терминал с пропускной способностью более 40 млн пассажиров ежегодно.

Также в этом секторе будет сооружен специализированный терминал А для обслуживания пассажиров деловой авиации общей площадью 2,7 тыс. кв. м и пропускной способностью до 75 тыс. пассажиров в год.

ООО «Авиа Групп» - дочернее предприятие аэропорта

Шереметьево, созданное в 2006 году. Приоритетная задача «Авиа Групп» - развитие инфраструктуры аэропорта для увеличения объемов деловой авиации. С момента начала работы предприятия были построены современный и удобный ангар и реконструирован существующий ангар АНТЦ для стоянок воздушных судов с предангарными площадями. В результате аэропорт добавил 25 стоянок ВС бизнес-авиации и возможности для проведения технического обслуживания ВС. Также разработан и начинается реализация проекта нового Терминала А для обслуживания пассажиров деловой авиации.

В Терминале А разместятся магазины Duty Free, объекты государственных структур, серверные и служебные помещения. В Терминале предусмотрены: просторный зал прилета и вылета;

2 VIP комнаты ожидания вылета;

2 VIP переговорных комнаты, оборудованных всем необходимым для проведения переговоров;

конференц-зал, комната отдыха;

бар с видом на аэродром.

Во всех помещениях Терминала предусмотрен доступ в Интернет через wi-fi.

На привокзальной площади будет расположена охраняемая автомобильная парковка.

Управление Терминалом «А» будет осуществляться ООО «Авиа Групп».



Gulfstream Aerospace совершенствует свои самолеты.

На прошлой неделе компания Gulfstream Aerospace сообщила о нововведениях в электронных системах существующих самолетах Gulfstream, которые способствуют повышению безопасности полетов. Таким образом компания дает операторам, которые эксплуатируют ранние модели самолетов, возможности более современных воздушных судов или технологии будущего.

Так компания успешно внедрила систему технического зрения Kollsman General Aviation Vision System (GAViS) на модели Gulfstream GIV. Система предлагается для моделей GV, GIV и GIII.

Инфракрасная камера обеспечивает пилотам повышенный уровень ситуационного ориентирования в условиях темноты и плохой видимости. Камера устанавливается в верхнем обтекателе, расположенном на носовой части самолета, и передает улучшенное изображение аэропорта, воздушного движения, ландшафта, природы, рулежной дорожки и взлетно-посадочной полосы. Это позволяет пилотам видеть объекты, обычно плохо различимые в условиях темноты, дождя, легкого тумана, др.



Данные отображаются на дисплеях приборной панели системы управления полетом CD-820 или другом утвержденном авиаприборе, например, в электронной системе бортовой документации. Система также совместима со многими существующими дисплеями приборной панели, имеющими функцию видеоизображения.

Отдел организации полетов компании Gulfstream Aerospace получил разрешение Федерального управления гражданской авиации США на использование канала передачи данных будущей аэронавигационной системы (Future Air Navigation System - FANS) 1/A на самолете G450. Так компания стала первым производителем специальных крупногабаритных самолетов бизнес-класса, получившим такое разрешение.

Система FANS была разработана с целью упрощения работы служб управления воздушным движением в условиях значительно возросшего количества рейсов. Система предусматривает прямую автоматическую передачу данных спутниковой навигации между пилотом и диспетчером для повышения качества связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением.

Разрешение на использование системы FANS 1/A распространяется на модель G450, оснащенную усовершенствованным навигационным оборудованием, которое предлагается в рамках сертификационной программы Foxtrot для PlaneViewTM, фирменной кабины пилота компании Gulfstream, включающей систему авиаэлектроники Primus Epic Honeywell. Усовершенствованный пакет предусматривает оснащение контрактной



полуавтоматической системы наблюдения (Automatic Dependent Surveillance - Contract - ADS-C) системой связи пилот-диспетчер (Controller-Pilot Data Link Communication - CPDLC), дополняя таким образом возможности системы FANS 1/A.

Системы CPDLC/ADS-C обеспечивают экипажу непосредственную связь с операторами, управляющими воздушным движением над океаном и отдаленными регионами. Системы повышают уровень безопасности, поскольку автоматически оповещают об отклонениях самолета от заданной высоты и маршрута. Датчики самолета также пересылают метеорологические данные.

Экипаж, использующий канал передачи данных, подключается к компьютерной системе управления воздушным движением, что позволяет ему обмениваться данными с компьютерами, расположенными на земле. По мере продвижения самолета по заданному маршруту компьютеры

автоматически передают ответственность за него следующим системам управления воздушным движением. Это устраняет необходимость в связи с радиооператорами и радиосистемами, работающими в высокочастотном диапазоне, для запроса разрешений и передачи сообщений о местонахождении.

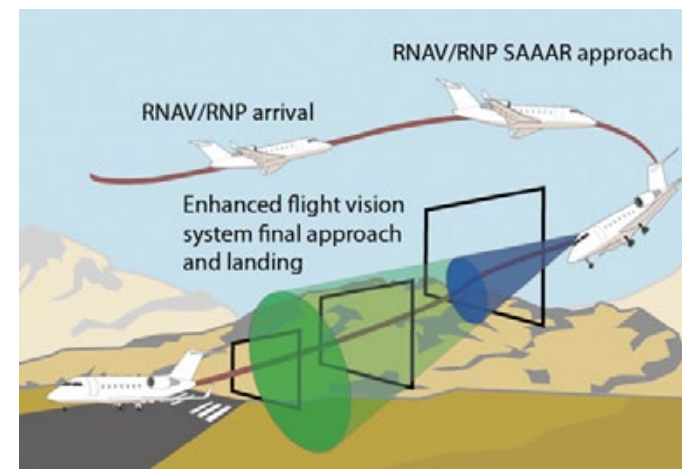
Система ADS-C позволяет операторам службы управления воздушным движением начать отслеживание местоположения самолета с земли с помощью данных, отправляемых датчиками, расположенными на корпусе самолета, через предварительно заданные промежутки времени.

В подтверждение соответствия навигационного оборудования крупногабаритных бизнес-джетов Gulfstream Aerospace самым высоким требованиям Федеральное управление гражданской авиации США разрешила этим самолетам заход на посадку с расстояния 0,1 морская миля.

Это разрешение выдано в соответствии с обязательным навигационным характеристикам самолетов и условиям допусков летного экипажа и воздушного судна (Required Navigational Performance-Special Aircraft and Aircrew Authorization Required - RNP-SAAAR).

Разрешение распространяется на крупногабаритные модели, оснащенные усовершенствованным навигационным оборудованием, которое предлагается в рамках сертификационной программы Foxtrot по обновлению кабины экипажа PlaneView™, и пилотов, получивших разрешение Федерального авиационного агентства США на выполнение заходов на посадку по заданным параметрам.

Процедуры, предусмотренные условиями RNP-SAAAR, включают использование системы



глобального позиционирования и инерциальной навигационной системы для выполнения заходов на посадку по заданным траекториям, загружаемым в компьютер системы управления полетом. Траектории, которым пилоты следуют с помощью системы управления наведением, позволяют им выполнять более безопасные и точные заходы на посадку с параметрами, близкими к минимальным. “Это позволяет операторам экономить время и топливо, - комментирует старший летчик-испытатель и специалист по экспериментальным испытаниям компании Gulfstream Джейк Ховард (Jake Howard) - Более точные процедуры в зоне аэропорта обеспечивают операторам улучшенный доступ и гибкость пошаговых действий, что в свою очередь повышает надежность и вероятность успешного выполнения захода на посадку при плохих погодных условиях, а также снижает вероятность задержек”.



Вышли на “полку”.

Компания ARGUS представила отчет о состоянии американского рынка деловой авиации в мае. По данным системы ARGUS TRAQPak в апреле 2010 г. трафик деловой авиации в США незначительно снизился на 0,4% по сравнению с мартом этого же года. Это наводит на мысль, что американский трафик стабилизировался на некотором уровне. Причем этот уровень сейчас находится примерно на показателях марта 2010 г., но ниже апрельских данных.

Сегмент рынка, осуществляющий полеты по FAR part 135, показал скромный рост на 0,4%, а активность средних реактивных самолетов увеличилась на 1,7% по сравнению с прошлым месяцем.

Наибольший рост в отдельной категории рынка показали чартеры на среднеразмерных самолетах с превышением результата мая 2010 г. на 5,4%, а также полеты малых самолетов долевой собственности, показавшие рост на 4,6% по сравнению с апрелем. Большие самолеты долевого владения летали в мае меньше на 8,7% по сравнению с апрелем 2010 года, показав, таким образом, наибольшее снижение среды всех сегментов.

По сравнению с результатами прошлого года (май 2010

ARG/US	Business Aircraft Activity May 2010 vs. May 2009			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	5.5%	-1.3%	8.0%	3.5%
Small Cabin Jet	8.2%	8.8%	7.9%	8.3%
Mid Size Cabin Jet	10.9%	24.6%	9.2%	13.6%
Large Cabin Jet	8.3%	7.2%	-0.6%	5.2%
All Aircraft Combined	7.9%	8.6%	7.9%	7.9%
Source TRAQPak. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216				

против мая 2009 года) активность полетов выросла на 7,9% в целом, по всем сегментам, а наибольший рост в 8,6% показали полеты в соответствии с FAR part 135 на 8,6%.

Сегмент средних реактивных самолетов показал наибольший рост в 13,6%, а наибольший рост в отдельной категории показали, так как и при сравнении с апрелем 2010 г., чартеры на средних бизнес джетах, летающих по FAR part 135 увеличив трафик на 24,6% по сравнению с маем 2009 г.

А снижение коммерческих полетов турбовинтовых самолетов на 1,3% по сравнению с маем 2009 года

выглядит логичным на фоне общей рыночной ситуации — люди стали пересаживаться с экономичных, но менее комфортабельных турбовинтовых самолетов на более скоростные реактивные.

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 May 2010 vs. April 2010			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	0.1%	2.1%	-4.4%	0.4%
Small Cabin Jet	-3.4%	-3.1%	4.6%	-2.4%
Mid Size Cabin Jet	0.4%	5.4%	0.9%	1.7%
Large Cabin Jet	-0.9%	-6.9%	-8.7%	-3.3%
All Aircraft Combined	-0.9%	0.4%	-0.1%	-0.4%
Source TRAQPak. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216				

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 14 по 20 июня 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней, с 14 по 20 июня 2010 г.

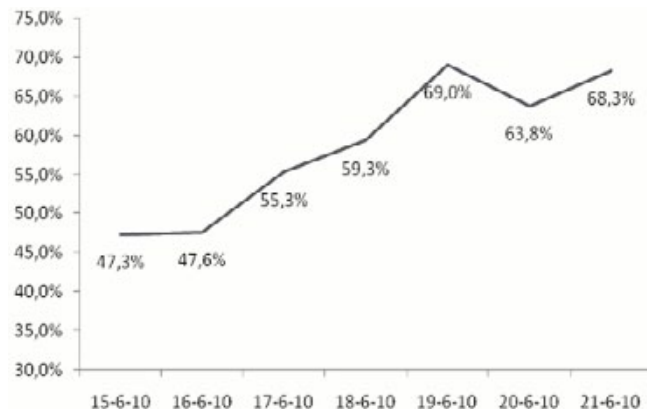
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	66	40	147	39	35	6	79	258
Германия	40	24	48	15	18	14	64	106
Франция	161	39	116	62	98	1	226	181
Швейцария	60	14	39	3	33	7	45	117
Италия	25	19	90	30	65	6	125	96
Австрия	17	12	0	5	6	3	12	56
Россия	17	23	148	37	113	1	191	337

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 14 по 20 июня 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	48	3	13	5	0	3	2	13
Германия	1	27	5	5	6	4	0	19
Франция	13	6	16	10	2	0	3	22
Швейцария	2	4	6	9	2	0	6	13
Италия	3	9	3	3	15	1	7	8
Австрия	2	2	6	0	2	10	1	7
Россия	3	5	2	5	2	5	4	20

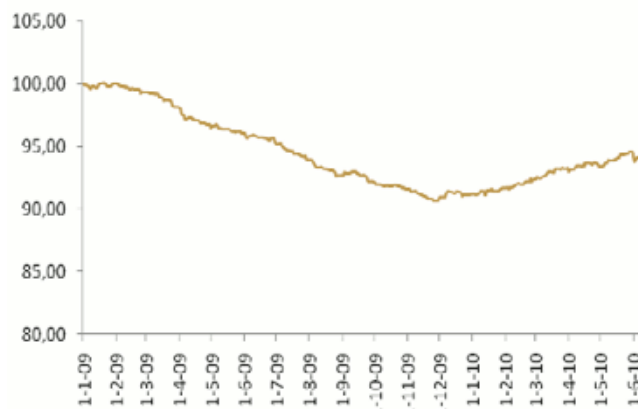
Индекс наличия свободных самолетов



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

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

Индекс стоимости летного часа в мире.



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

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

Индекс стоимости летного часа в Европе.



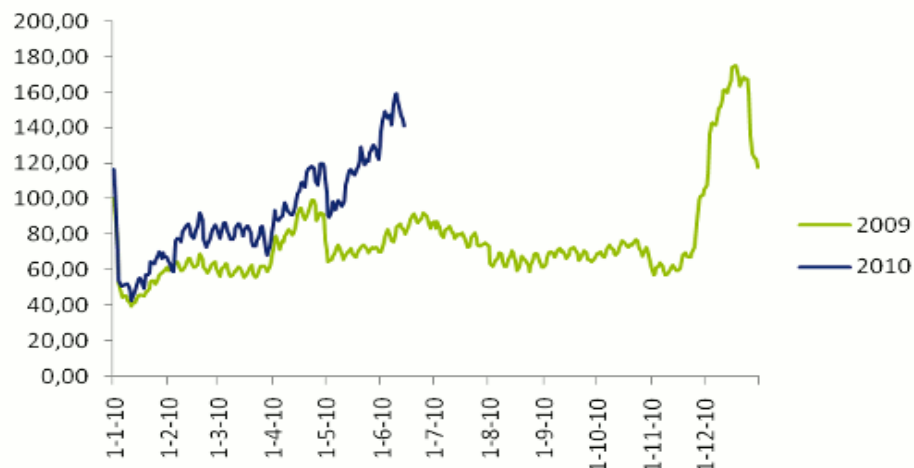
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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

Индекс спроса.

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней.

100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



Стоимость летного часа популярных самолетов.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1664	€ 1575	€ 1569
Cessna Citation Excel	€ 2732	€ 2684	€ 2737
Bombardier Challenger 604	€ 4757	€ 4400	€ 4412

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 27 Cessna Citation Jet, 30 Cessna Citation Excel и 40 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	3
3	Ле Бурже, Париж	2
4	Кот Д'Азур, Ницца	4
5	Фарнборо, Лондон	6
6	Женева	5
7	Ленате, Милан	7
8	Клотен, Цюрих	8
9	Барисполь, Киев	12
10	Мандельё, Канны	23

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