



Всё таки Россия - пока еще авиационная нация. Мы за последнее время умудрились растерять большую часть своего потенциала, однако кое-какие “озарения” у нас иногда случаются. Хотя, если смотреть непредвзято, довольно странные. На этой неделе закончилась-таки эпопея с легендарным Ту-154, застрявшим в Ижме. История этого самолета по всем канонам “хеппи энда” должна закончиться в каком-нибудь музее на почетном месте. Однако, счастливое спасение, в казалось бы безвыходной ситуации, и такое же чудесное возвращение в небо, скорее всего закончится ничем. Так как на прошлой неделе Росавиация выпустила бюллетень по доработке этого типа самолета, а в случае его не выполнения доработок, приостановки эксплуатации самолетов Ту-154М, судьба этого конкретного самолета становится довольно туманной. Несмотря на это, мы восхищаемся мастерством пилотов, как сумевших посадить лайнер на неподготовленный аэродром, так и сумевших с него взлететь, после 7-месячной зимовки и ремонта. А может стоило оставить Ту-154 в Ижме? Как памятник людям, сохранившим аэродром в рабочем состоянии и пилотам спасшим жизни пассажиров...

За рубежом из значимых событий стоит отметить предложение министра финансов Великобритании Джорджа Осборна. В целях снижения бюджетного дефицита и достижения социальной справедливости он предложил ввести налог на полеты бизнес джетов. И хотя особого увеличения стоимости рейсов владельцы и клиенты скорее всего не заметят, это шаг, наряду с другими подобными инициативами кабинета министров страны по изъятию “излишек” денежных средств у обеспеченных британцев и иностранцев, в случае принятия сделают остров не столь привлекательным для ведения бизнеса и жизни.



Отражение перспектив

Главной целью проведения ОНАДА первого регионального Форума являлось освещение роли и возможностей Деловой авиации для регионального развития, выявление ключевых проблем и пути их решения

стр. 9



Арабская ловушка

События в арабских странах показывает все большую актуальность так называемых эвакуационных рейсов. И деловая авиация стала одним из спасательных кругов для бегства из неспокойных регионов.

стр. 10



Небо разделят по-частному

Аэропорт в Кубинке может стать центром деловой авиации в московском авиаузле. Модернизация коснется так же Внуково, Домодедово и Шереметьево.

стр. 11



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: - 2,63%; индекс стоимости: +0,32%

В выпуске информация с 21 по 27 марта 2011 г.

стр. 12

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream
A GENERAL AVIATION COMPANY

Уплотнение неба

В ноль-ноль часов одну минуту 17 ноября этого года самолетов в небе над Россией, а также Афганистаном, Кыргызстаном, Туркменистаном, Таджикистаном, Узбекистаном и Монголией станет больше, сообщает Российская газета.

Такое решение приняли участники состоявшегося на прошлой неделе в Хабаровске совещания целевой группы международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Новая система предусматривает сокращение вертикального интервала между самолетами. В соответствии с действующими стандартами на высоте от 8,1 до 12,1 километра он сейчас составляет 500 метров. Планируется, что на высоте более 8,9 километра интервал будет сокращен до 300. Это увеличит пропускную способность воздушного пространства.

Таким образом, к восьми ранее существовавшим интервалам добавятся еще шесть, общее их количество в верхнем эшелоне полетов составит 14 - по семь для каждого направления движения воздушных машин.

Технологию RVSM мировое сообщество эффективно использует с 1997 года. Сейчас в сокращенных интервалах летают самолеты 41 государства, в том числе стран Закавказья, Ближнего Востока, АТР, Балтии, а также Украины и Республики Беларусь. В России переход на сокращенные интервалы вертикального эшелонирования воздушных судов с 2001 года осуществлен в Калининградском (над Балтийским морем) и части Ростовского (над Черным морем) районах единой системы организации воздушного движения.


Переход 17 ноября позволит сократить задержки

вылетов на 40-45 процентов, достичь в общих объемах экономии авиатоплива до 5 процентов и уменьшить выброс вредных веществ в атмосферу на 3 процента.

И все же новая система направлена в основном на повышение безопасности полетов в условиях их высокой интенсивности - в небе над Россией давно стало тесно, высот, как говорят авиаторы, не хватает, диспетчеры вынуждены ограничивать количество вылетов.

Так, в воздушном пространстве РФ в 2007-м году выполнено 1017090 полетов, в 2008-м - 10944754, в 2009-м - 987969 полетов.

- Внедрение сокращенных интервалов актуально и в качестве мероприятия по подготовке к проведению зимних Олимпийских игр в Сочи в 2014 году. Воздушный транспорт служит наиболее востребованным средством доставки спортсменов и болельщиков к месту проведения Олимпийских игр, - считает заместитель руководителя Федеральной аэронавигационной службы Александр Ведерников. - Наглядным примером является форсированное внедрение RVSM в ноябре 2007 года в воздушном пространстве КНР в канун летних Олимпийских игр в Пекине. Применение сокращенных интервалов позволило обеспечить бесперебойную работу воздушной транспортной системы Китая в период Олимпиады.

Сейчас в РФ идет обучение авиационного персонала для работы в новых условиях по программам, которые сертифицированы международными авиационными организациями. К полетам в новых условиях готово свыше 90 процентов авиапарка страны, летающего в слое RVSM, идет дооборудование самолетов в соответствии с техническими требованиями к минимальным характеристикам бортовых систем. 


Минприроды запускает метеопортал

Пользователи воздушного пространства класса "G" теперь могут в онлайн-режиме отслеживать метеорологические условия в районах полетов. Данную информацию можно получить на интернет-портале www.metavia2.ru, стоит только войти на сайт и выбрать необходимый регион, сообщили в пресс-службе Минприроды России.

Информация об открытии портала была озвучена в рамках Консультативного совета при министре природных ресурсов и экологии РФ Юрии Трутневе на тему метеорологического обеспечения полетов в условиях нового порядка использования воздушного пространства в РФ. Основное внимание было уделено полетно-информационному обслуживанию пользователей воздушного пространства класса "G" с учетом перспектив развития малой авиации.

Как отметил руководитель Росгидромета Александр Фролов, в настоящее время установлен уведомительный порядок использования воздушного пространства класса "G", который обязывает авиапользователей иметь метеорологическую информацию.

По словам главы Минприроды, необходимо увеличить количество пунктов наблюдения за погодой именно в районах полетов, что необходимо пользователям класса "G", и расширить перечень предоставляемых информационных услуг в целях создания эффективной системы метеорологического обеспечения малой авиации.

Росгидромету поручено проанализировать потребности получателей услуг, совершенствовать систему специализированного авиационного метеорологического обеспечения, создать новые и модернизировать имеющиеся высокоскоростные телекоммуникационные Интернет-технологии. 

Aircell представила первый Android-смартфон

Компания Aircell, поставщик решений для связи на борту самолетов, получила разрешение от Федеральной комиссии по связи и Федерального авиационного управления США на использование частоты 800 МГц на борту бизнес-джетов и представила свой первый специализированный смартфон.

Устройство, получившее простое название Aircell Smartphone, работает на базе модифицированной версии Android.

Новый смартфон позволит пассажирам совершать и принимать звонки на борту воздушных судов бизнес-авиации. Устройство, разработанное специально для использования в самолетах, оснащено большим 3,8-дюймовым сенсорным экраном, Bluetooth, аудио-разъемом и алфавитно-цифровой клавиатурой.

Основные преимущества и особенности нового телефона:

1. Разработанный с нуля, специально для использования в самолетах;
2. Большой, яркий 3,8 дюймовый цветной сенсорный экран - крупнейший в отрасли;
3. Популярная ОС Android;
4. Bluetooth - для организации громкой связи;
5. Оригинальный дизайн, позволяющий использовать как в беспроводном, так и проводном режиме;
6. Приятные на ощупь материалы корпуса;
7. Легкость освоения и использования;
8. Взаимозаменяемость с нынешними телефонами Aircell Axxess;



9. Встроенный аудио-разъем для проводной гарнитуры или наушников;
10. Полностью сертифицирован для бизнес-джетов.

Aircell Smartphone будет обратно совместим со всеми системами связи Aircell Axxess, которые в настоящее время находятся в эксплуатации. Поставки нового смартфона Aircell планируется начать в конце 2011 года, цены будут объявлены дополнительно.



Jeppesen испытывает iPad 2

Компания Jeppesen сделала еще один шаг на пути избавления экипажей воздушных судов от бумажных руководств и карт. 17 марта 2011 г. компания объявила о завершении успешных испытаний на быструю декомпрессию последнего планшета Apple iPad 2. Испытание проходило на высоте 51000 футов (15540 м). Планшет успешно выдержал такое «издевательство». И хотя подобная ситуация маловероятна, в требованиях FAA для электронных устройств, используемых для хранения полетной информации (Electronic Flight Bag - EFB), прохождение такого теста необходимо.

В прошлом году Jeppesen успешно провел аналогичные испытания iPad предыдущего поколения. Те испытания проходили в рамках программы получения первоначального разрешения FAA на применение приложения Jeppesen Mobile TC экипажами воздушных судов.

Компания Jeppesen считает, что из-за значительных изменений в конструкции iPad 2 по сравнению с планшетом первого поколения новый тест был оправдан. И никаких изменений в работе устройства во время теста или после обнаружено не было.

В настоящее время дочерняя компания NetJets Inc., Executive Jet Management, на постоянной основе использует iPad в качестве альтернативы бумажным аэронавигационным картам. Executive Jet Management получила разрешение FAA на использование iPad с установленным приложением Jeppesen Mobile TC App во время взлета и посадки, а также на рулении. iPad 2 является дальнейшей эволюцией первого iPad и имеет более тонкий и легкий корпус при том, что производительность устройства была довольно значительно увеличена. С 11 марта он начал продаваться в США.



От мечты к реальности

15 марта 2011 г. Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) провела свое годовое общее собрание (AGM) в Евроконтроле в Брюсселе. В собрании участвовали представители 476-и членом ассоциации.

В этом году темой мероприятия стала фраза “От мечты к реальности”. Этим лозунгом Ассоциация сравнивала цели, которые она поставила перед собой пять лет назад, с тем, что было достигнуто на сегодняшний день, а также намечает последующие шаги для решения актуальных проблем деловой авиации.

В целях, которые ЕВАА поставила в 2007 году, были включены намерения ассоциации разрабатывать и продвигать промышленные стандарты. На сегодняшний день многие идеи уже реализованы в международных документах и отраслевых стандартах IS-BAO и SMS, а также европейская ассоциация выпустила собственное руководство по действиям в чрезвычайных ситуациях (ERP). Все эти инструменты, доступные на некоммерческой основе для членом ассоциации, также поддерживаются практическими семинарами, регулярно проводимыми на местах по всей территории Европы.

Пять лет назад ЕВАА также учредила ряд технических комитетов, которые сосредоточены на специфических факторах, оказывающих сильное влияние на деятельность бизнес авиации в Европе. В настоящее время это комитеты по трансатлантическим проблемам, по безопасности, выделению слотов, по проблеме ограничения времени полета (FTL), по вопросам окружающей среды, а также комитет по аэропортовому и наземному обслуживанию.

ЕВАА также стремится к расширению возможностей



Президент и исполнительный директор ЕВАА Брайан Хамфрис

для своих членом по обмену передовым опытом. Надавно прошедший форум “Единая Европа” в Вене стал одним из шагов в этом направлении. Участники этого мероприятия обменивались практическим опытом, и ассоциация по результатам обсуждения собирается предпринять конкретные меры по решению многих проблем, поднятых в ходе совещания, которым до настоящего времени уделялось мало внимания.

“Наше годовое общее собрание – это то, что мы с нетерпением ждем каждый год, поскольку оно дает еще одну возможность для откровенного обмена мнениями”, - сказал президент и исполнительный директор ЕВАА Брайан Хамфрис.

Академия Avinode

«Выжмите из Avinode максимум» - именно под таким названием 7 апреля 2011 в московской гостинице «Новотель Москва-Центр» пройдет традиционная встреча представителей Avinode с российскими авиакомпаниями и брокерами, работающими на отечественном рынке бизнес перевозок.

Avinode – система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа.

В программе московского мероприятия, которая разделена на сессии для авиакомпаний и брокеров, предусмотрены следующие темы:

- Подробно о параметрах и настройках Avinode
- Как предложить самолет всему миру
- Эффективные схемы ценообразования
- Добейтесь большего с Avinode Premium
- Новейшие разработки Avinode
- Продажа рейсов онлайн
- Обратная связь: чего вам не хватает в Avinode?
- Empty legs в Avinode

Стоит отметить, что в марте 2011 года исполнился год с момента слияния двух систем бронирования, Avinode и CharterX/Wyvern. Тогда эта сделка стала для многих неожиданностью, хотя, по мнению Avinode, такой путь является естественным развитием, который должен привести к еще более качественному продукту и сервису.

За год была проведена большая техническая работа, результаты которой стали видны на прошлой неделе – был представлен новый пользовательский интерфейс. В ближайшие месяцы будет закончена работа по дальнейшей интеграции двух систем.



Capital Jets внедряет CRM

Компания «Корус Консалтинг» приступила к реализации проекта по внедрению Microsoft Dynamics CRM 2011 в авиакомпании Capital Jets, специализирующейся на чартерных перевозках бизнес-класса и оперативном управлении бизнес-авиацией.

«Это первый проект на Microsoft Dynamics CRM 2011 в России и первый проект внедрения CRM в российской бизнес-авиации, — сообщила Мария Бар-Бирюкова, директор департамента CRM «Корус Консалтинг». — Главная задача CRM в авиакомпании, которая ориентирована на работу с корпоративными клиентами и на предоставление услуг класса VIP — обеспечить автоматизацию процессов планирования и управления рейсами и взаимодействие различных подразделений при продаже услуг, подготовке и обслуживании полетов, чтобы в конечном итоге повысить уровень сервиса клиентов».

«Мы работаем с очень требовательными клиентами, — отметили в Capital Jets. — Это, прежде всего, представители бизнес-элиты, топ-менеджмент крупных корпораций, политики, звезды шоу-бизнеса. Обслуживание таких клиентов должно быть безукоризненным и точным, как часы. Именно поэтому нам необходима наиболее гибкая CRM-система, которая учитывала бы все особенности нашего бизнеса и обладала бы потенциалом дальнейшего развития».

По информации «Корус Консалтинг», на каждого клиента в системе будет заведена персональная карта, в которой менеджер сможет получить данные о ранее сделанных и выполненных заказах с детализацией как по рейсам, так и по всей сопутствующей рейсу и клиенту информации. На основании этих данных менеджер сможет максимально точно и быстро подбирать варианты путешествий для конкретных

клиентов, а также делать индивидуализированные коммерческие предложения, основываясь на их предпочтениях.

Операторы системы смогут оперативно уточнять, где находятся самолеты компании, с тем чтобы предложить клиенту оптимальный вариант путешествия. В том случае если все собственные самолеты заняты на конкретных направлениях, менеджер сможет с помощью CRM-системы найти свободные борты других бизнес-операторов и предоставить их клиенту, рассчитав стоимость на тот или иной вариант. В свою очередь, у диспетчеров Capital Jets будет настроено «электронное табло» с информацией о текущем состоянии запланированных и уже выполняемых рейсов с возможностью фильтрации по различным критериям.

В целом Microsoft Dynamics CRM будет управлять графиком работы персонала компании — как летно-технического состава, так и сотрудников офиса. В «едином окне» CRM будет формироваться полетная карта и реализовываться процесс окончательного согласования рейса со всеми сторонами с генерацией отчетности по завершению рейса. Кроме того, в системе планируется автоматизировать управление дополнительными услугами, такими как кейтеринг и трансфер пассажиров.

В то же время, планируется интеграция Microsoft Dynamics CRM с внешними системами: с SMS-центром для отправки оповещений сотрудникам о готовности рейса или о необходимости трансфера пассажиров и экипажа; с интернет-сайтом компании, где клиенты или их агенты могут оставить запрос на рейс, трансфер или кейтеринг. Ввод CRM-системы в промышленную эксплуатацию в Capital Jets запланирован на сентябрь 2011 г.

Где деньги?

29-30 июня 2011 в Strand Hotel, аэропорт Шеннон (Ирландия) пройдет двухдневное мероприятие по наиболее актуальной в настоящее время проблеме в сегменте бизнес-авиации — финансирование. Форум FiSBA 2011 (Financial Solutions for Business Aviation) возьмется организовать компания MIU Event. В работе FiSBA примут участие ведущие эксперты, аналитики, банкиры, юристы, производители авиационной техники, операторы FBO, частные владельцы, представители отраслевых ассоциаций и СМИ.

Среди наиболее важных тем, которые планируется обсудить в процессе работы форума:

- Альтернативные источники финансирования бизнеса для владельцев и операторов воздушных судов.
- Юридические тонкости при приобретении воздушных судов.
- С помощью, каких механизмов аэропорты могут увеличить трафик бизнес-авиации, и как это в свою очередь увеличивает благосостояние региона.
- Творческие решения по финансированию и будущие формы деловой авиации.
- Авиационная промышленность: анализ продаж и развития авиации на развивающихся рынках.
- Экономическая выгода от экспорта продукции и услуг.
- Использование интернет-решений для усиления позиций бизнеса.

А особое внимание будет уделено теме первого дня: как страны с развитой экономикой продолжают бороться с наследием банковского кризиса, и какие есть варианты для тех, кто стремится укрепить и расширить свою деятельность в отрасли деловой авиации?

В настоящее время свое участие подтвердили представители более чем 60 компаний.

747-8 совершил первый полет

В воскресенье 20 марта 2011 компания Boeing успешно начала программу летных испытаний нового самолета 747-8 Intercontinental. Новый Jumbo Jet взлетел в 9.59 с аэродрома Пайн Филд в г. Эверетт, штат Вашингтон, в присутствии нескольких тысяч сотрудников, клиентов, поставщиков и местных лидеров. Через 4 часа и 25 минут, в 14.24 местного времени, самолет приземлился на аэродроме компании в Сиэтле. Первый полет 747-8 Intercontinental положил начало программе летных испытаний, которая должна завершиться в четвертом квартале этого года.



Вчерашний полет был первым из более чем 600-часовой программы летных испытаний 747-8 Intercontinental. В первом полете над восточной частью штата Вашингтон он прошел первые испытания на управляемость и производительность. Самолет достиг крейсерской высоты 19000 футов (5800 м) и скорости в 250 узлов (460 км/ч).

“Это знаменательный день для разработчиков 747-8 и всей компании Boeing. Это честь, видеть полет такого красивого самолета”, сказала Элизабет Лунд, вице-президент и генеральный менеджер программы 747-8. “Я хочу поблагодарить всех, кто участвовал в проектировании, строительстве и подготовке к полету этого самолета - наших инженеров, рабочих, техников и испытателей, а также поставщиков - за их усердную работу”.

747-8 Intercontinental будет иметь самую низкую стоимость пассажирокилометра среди всех крупных коммерческих лайнеров и на 12% дешевле своего предшественника – 747-400. Улучшения, внесенные

в конструкцию самолета, обеспечивают на 16% лучшую топливную экономичность, соответственно на 16% меньше выбросов углекислого газа на одного пассажира и на 30% уменьшения шума по сравнению с 747-400.

В настоящее время компания имеет в портфеле заказов 33 самолета, из которых 8 будут построены в VIP комплектации.

Первый самолет серии окрашен в новую livрею Санрайз (Sunrise) красно-оранжевых оттенков, что сильно отличается от стандартного синего цвета компании. Новые цвета были использованы в знак уважения многих ключевых клиентов Boeing, в культурах которых эти цвета символизируют процветание и удачу.

Раскраска Sunrise будет использоваться только на первом 747-8 Intercontinental, который должен быть доставлен VIP клиенту в конце этого года.

G250 обледенение уже не страшно

Второй тестовый самолет G250 корпорации Gulfstream Aerospace успешно завершил испытания на естественное обледенение. Это событие еще больше приблизило новый суперсредний бизнес джет к сертификации Федеральным авиационным управлением США и Управлением гражданской авиации Израиля, которое намечено на конец этого года.

Самолет с серийным номером S/N 2002 в прошлом месяце вылетел со своей базы в Израиле, пересек Атлантический океан и приземлился в городе Смирна, штат Теннесси. Здесь самолет несколько недель выполнял испытательные полеты в районе Великих озер на естественное обледенение.

G250 успешно прошел испытания, предусмотренные программой сертификации, включая обледенение на незащищенных поверхностях фюзеляжа и проверку самолета на стабильность и управляемость. Также во время тестов производилась оценка работы противообледенительной системы и устойчивость самолета после обледенения в течение 45 минут.

Во время одного из полетов экипаж отметил обледенение, превышающее допустимые нормативные показатели. Для достижения достаточной толщины обледенения самолет оставался в этих условиях в течение более чем 50 минут, что эквивалентно времени, предусмотренному стандартом. Несмотря на сложные условия и обледенение незащищенных поверхностей, самолет вел себя безупречно.

Три самолета G250, летающих по программе испытаний, уже накопили более 955 часов налета в 324 полетах.



Проблема в полете – не проблема

Компания Gulfstream Aerospace Corp. расширила возможности своей службы технической поддержки, открыв современный центр воздушной поддержки (In-Flight Support Center). Оборудование центра поможет сотрудникам отдела техподдержки компании Gulfstream быстрее решать технические вопросы, возникающие у пилотов самолетов во время выполнения рейса. В структуру отдела техподдержки входит колл-центр, в котором работают более 40 технических специалистов.

Центр обработки звонков работает 24 часа в день, семь дней в неделю и оборудован тремя симуляторами кабины экипажа, которые являются ключевым элементом в работе центра воздушной технической поддержки. Специалисты центра могут воспроизвести неполадки с помощью симулятора кабины и таким образом воссоздать ситуацию на борту самолета.

“Центр успешно работает благодаря 3300 сотрудникам и современному оборудованию, - комментирует президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). - Мы продолжаем искать пути улучшения сервиса, предоставляемого операторам самолетов Gulfstream. Центр воздушной технической поддержки позволяет нам быстрее и эффективнее, чем раньше, помогать пилотам “.

Конструкция трех симуляторов кубической формы, размещенных в центре воздушной технической поддержки, включает 10-12 жидкокристаллических сенсорных мониторов, которые дублируют экраны в кабине пилотов самолета, приборную панель и пульт управления. Графические симуляторы, работающие на базе компьютера и операционной системы Windows,

представляют собой увеличенный макет элементов управления кабины экипажа и обеспечивают возможность работы в полноценном режиме, включая звуковые индикаторы предупреждения и индикаторы полетных данных, обновляемые по мере ввода новых показателей.

Особую важность в решении проблем, возникших в полете, имеет правильность выявления неисправности и рекомендации по их устранению. Теперь пилотам не нужно читать данные с экрана центрального диагностического компьютера, а специалистам отдела технической поддержки давать на основании услышанного инструкции по выбору определенных операций для устранения неполадок: пилот и специалист отдела техподдержки могут одновременно работать с одними и теми же данными. По словам руководителя отдела Дэвида Снайвли, на земле можно повторить или близко воссоздать то, что видит и чувствует пилот практически любого самолета. Используя эту систему нет необходимости полагаться на память и вспоминать всё меню сервисного компьютера. Таким образом, диагностика неисправности происходит гораздо быстрее.

На сегодняшний день компания Gulfstream располагает одним графическим симулятором кабины экипажа PlaneView для крупногабаритных моделей G450/G550/G650, одним симулятором для кабины самолета GIV/GV и одним симулятором для моделей G100/G150/G200.

Симуляторы кабины экипажа произведены компанией FlightSafety International в г.Брокен-Эрроу, штат Оклахома.

LPV в классических джетах

Операторы самолетов Dassault Falcon 50, оснащенных авионикой Pro Line 21™, и Beechjet 400A/Hawker 400XP, оснащенных авионикой Pro Line 4™, скоро смогут совершать более безопасные подходы и посадки в более чем 2300 аэропортах Северной Америки, оснащенных наземной системой вертикального наведения (Localizer Performance with Vertical guidance – LPV).

Производитель авионики Rockwell Collins получил дополнительный сертификат типа (Supplemental Type Certificates – STC) на обновление Pro Line 21 и Pro Line 4 с добавлением функциональности LPV. Заявление об этом было сделано 23 марта 2011 г. на ежегодной конвенции и выставке Ассоциации авиационной электроники (Aircraft Electronics Association (AEA).

Имея 22 сертификата на авионику с LPV, Rockwell Collins является ведущим поставщиком авиационных решений с системой WAAS/LPV для самолетов производства Bombardier, Cessna, Dassault, Gulfstream и Hawker Beechcraft.

Новое обновление Rockwell Collins доступно в сети сертифицированных дилеров компании.



Владельцы бизнес джетов должны раскошелиться

Министр финансов Великобритании Джордж Осборн, пытаясь погасить бюджетный дефицит, придумывает новые налоги. Особое внимание правительство в этом деле уделяет богатым британцам и иностранцам. Одним из способов пополнить казну, по мнению чиновника, должно стать введение налога на полеты частных самолетов, уже названного «Learjet levy» (налог на Learjet). Осборн считает, что, кроме пополнения бюджета страны, эта мера сократит лазейки, которые используются для уклонения от уплаты налогов.

Также власти Великобритании могут ввести новый налог для иностранных бизнесменов. Такие сборы уже вводились — и привели к исходу из страны 16 тыс. зарубежных инвесторов, сообщает РБК daily. Британское казначейство готовит налог в 25—30 тыс. фунтов для иностранных бизнесменов, живущих в стране менее семи лет. Потенциальных плательщиков 120 тыс. Среди них, в частности, россиянин Роман Абрамович и индийский стальной магнат Лакшми Миттал. Такой сбор — в 30 тыс. фунтов — ранее уже был введен для бизнесменов, которые живут в Великобритании более семи лет. И более 16 тыс. из них он заставил покинуть страну.

Сейчас пассажиры и владельцы частных самолетов не платат никаких налогов при перелетах. Джордж Осборн считает это несправедливым, так как пассажиры, пользующиеся регулярными авиакомпаниями, платят в зависимости от дальности перелета от 12 до 110 фунтов. Причем в прошлом году на коротких маршрутах налог был поднят с 1 фунта до 12. Введение Learjet levy должно, по мнению властей, восстановить справедливость.

А еще полеты на бизнес джетах, по мнению властей



Великобритании, могут использоваться в качестве скрытого поощрения сотрудников компаний. Так как эта деятельность не облагается никакими налогами, компании используют полеты на джетах в качестве скрытой формы выплат и поощрений топ-менеджерам. И введение такого налога, кроме пополнения казны, должно помочь в борьбе с уклонением от уплаты налогов на доходы.

Однако, по мнению экспертов, в случае введения этого налога может сократиться активность деловой авиации в стране. И тогда ежегодное количество частных рейсов, которое до настоящего момента составляло 67000 операций, может надолго остаться надолго рекордным.

На севере Англии будет новый FBO

В международном аэропорту Хамберсайд (Humberston), который располагается на севере Великобритании, с июня 2011 года начнет работу новый центр бизнес авиации. Как сообщают в компании Weston Aviation, которая будет оператором FBO, это будет первый специализированный центр в этом регионе, предлагающий весь спектр услуг владельцам самолетов деловой авиации.

На территории аэропорта, Weston Aviation планирует открыть специализированный офис продаж, а также подготовить наземную инфраструктуру для комплексного обслуживания рейсов бизнес авиации, включая отдельный терминал, ангар для всесезонного хранения самолетов и вертолетов.

Напомним, что для Weston Aviation это уже третий комплекс на территории Великобритании.

Аэропорт был первоначально авиабазой королевских ВВС, которая была открыта в 1941 во время Второй мировой войны, здесь базировалась 166 Эскадрилья, в состав которой входили Avro Lancaster. Аэродром был покинут после войны в 1945, и не использовался до 1974, когда местный совет открыл аэропорт, который тогда назывался Аэропорт Кирмингтон.

После переименования территории в Хамберсайд и после реорганизации местных органов власти в Англии, аэропорт получил нынешнее название — Аэропорт Хамберсайд. Главная взлётно-посадочная полоса 03/21 была увеличена до сегодняшней протяжённости 2196 метром в 1992 году, в результате чего здесь смогли приземляться большие самолёты.



Отражение перспектив

17 марта 2011 г. в г. Уфа успешно прошел первый Региональный Форум Деловой авиации, организованный Российской Объединенной Национальной Ассоциацией Деловой Авиации при активной поддержке Руководства Республики Башкортостан. Поддержка Форума Правительством Башкортостана, демонстрация развития аэропортов региональной авиации, презентация планов развития региональной и деловой авиации наилучшим образом свидетельствуют о том большом внимании, которое уделяет Руководство Башкортостана авиатранспортной отрасли.

Главной целью проведения ОНАДА первого регионального Форума являлось освещение роли и возможностей Деловой авиации для регионального развития; выявление ключевых проблем региональной Деловой авиации и пути их решения; демонстрация авиатехники деловой авиации.

В работе Форума приняли участие представители 87 Российских и иностранных предприятий, организаций, эксплуатантов, владельцев воздушных судов, авиастроителей, аэропортов и пользователей деловой авиации. На статической экспозиции демонстрировались пять самолетов деловой авиации: от новейших образцов продукции Cessna и Bombardier до хорошо зарекомендовавших себя в РФ “рабочих лошадей” российской бизнес-авиации - BAe-125.

Форум наглядно подтвердил резко возросший региональный интерес к развитию деловой авиации, которая, хотя пока все еще на 2/3 сосредоточена в Московском аэроузле, в последние годы демонстрирует явные тенденции перехода на региональный уровень.

Выступления участников Форума, презентации докладчиков, дискуссии посвященные различным



вопросам регионального развития деловой авиации, включая выполнение полетов и создания инфраструктуры деловой авиации в регионах носили конструктивный характер, содержали конкретные предложения по улучшению бизнес-климата работы деловой авиации.

Вместе с тем, проведенный Форум еще раз показал существующую разобщенность и пассивность субъектов деловой авиации РФ. Интерес к Форуму среди российских эксплуатантов, операторов наземного обслуживания и других субъектов ДА был огромный. Более сотни организаций ДА высказали свое намерение участвовать в работе Форума и его поддержку. Однако, далеко не все они прибыли на Форум или участвовали в его работе. К сожалению, еще раз была продемонстрирована близорукая позиция: “Вы там, в ОНАДА делайте что-то полезное в изменении законодательства, отраслевого регулирования для ДА, а мы просто подождем и воспользуемся результатами: все равно ведь все эти улучшения будут сделаны для всех

нас”. Такие “эгоистические” рассуждения цинично логичны, однако рассуждающие подобным образом люди не понимают, что объединившись в ОНАДА, совместными усилиями можно добиться всех прогрессивных изменений в законодательстве и отраслевом регулировании гораздо более быстро и эффективно.

Форум показал, что в отношении создания и развития инфраструктуры деловой авиации в региональных аэропортах РФ, по-прежнему существуют тенденции монополизации наземного обслуживания самолетов бизнес авиации в аэропортах. При этом, руководители региональных аэропортов, обладающие опытом аэропортового обслуживания авиакомпаний, зачастую просто не понимают технологии, целей и задач обслуживания воздушных судов и пассажиров деловой авиации, автоматически пытаются применить к ним технологии авиакомпаний. При этом, о создании конкурентной среды в форме функционирования нескольких центров наземного обслуживания в аэропорту речи вообще не идет.

Видимо, ОНАДА будет необходимо провести отдельные мероприятия для доведения общепринятых в мировой практике стандартов аэропортового наземного обслуживания деловой авиации.

В целом, Уфимский Форум, благодаря прекрасной организационной поддержке а/п Уфа и руководства Республики Башкортостан, прошел исключительно положительно и адекватно отразил происходящие глубокие позитивные изменения в отношении развития региональной деловой авиации.

Е.Ю.Бахтин,
вице-президент ОНАДА, Президент ГК “АВКОМ”



Арабская ловушка

События в арабских странах показывают все большую актуальность так называемых эвакуационных рейсов. И деловая авиация стала одним из “спасательных кругов” для бегства из беспокойных регионов.

Вообще 2011 год только начался, а бизнес джеты уже засветились как средство спасения в двух регионах – на Ближнем Востоке и в Японии. Причем в обоих этих регионах до сих пор рейсы по эвакуации продолжают оставаться актуальными.

Дубайское подразделение компании Ocean Sky обращает внимание на особенности организации рейсов в арабских странах. Потенциальные «беженцы» должны ответственно подойти к выбору правильного оператора в случае дальнейшего разрастания революционных настроений на Ближнем Востоке. И решение воспользоваться услугами местной компании, должно стать для

Арабские лидеры еще безмятежны (снято в 2010 г.)



клиента правильным решением.

Нил Бекхаус, управляющий офиса Ocean Sky в Дубае Ocean Sky говорит: “Беспорядки в некоторых странах Ближнего Востока вывели на первый план эвакуационные рейсы. И можно ожидать, что спрос продолжит расти, если протесты и эскалация напряжения будет распространяться на другие страны региона. Решающим фактором в организации таких полетов станет получение необходимых разрешений на посадку, которое при сжатых сроках может быть затруднено, если у вас нет доступа к национальным авиационным властям. Так как личные отношения имеют большое значение на Ближнем Востоке, мы бы посоветовали всем клиентам при бронировании эвакуационного рейса выбирать оператора, который может задействовать свои личные связи во всем регионе”. (как это похоже на Россию..)

Кроме того Нил Бекхаус высказывает осторожную мысль о благоразумном выборе экипажа, который будет осуществлять рейс. “Национальность всегда чувствительная тема на Ближнем Востоке, и особенно в периоды политических кризисов. Паспорта какой страны предъявят члены экипажа, может оказать существенное влияние скорость получения разрешения на вылет некоторыми национальными авиационными властями. В некоторых арабских странах, наличие британского или американского паспорта может создать задержки и проблемы, в то время как арабский или австралийский паспорт не вызовет никаких вопросов”.



В Бахрейне не спокойно

По мнению г-на Бекхауса, который работал на Ближнем Востоке в течение десяти лет, такого рода знания местных особенностей необходимы для брокеров. “Клиенты, которые пользуются услугами деловой авиации, хотят, чтобы их перелет был организован гладко и, как правило, в короткий срок. Это особенно важно при эвакуации, когда задержки или проблемы могут вызвать раздражение или даже более неприятные последствия как для брокера, так и для клиента. Следовательно операторы должны очень ответственно подходить к организации рейсов и понимать бизнес-культуру на Ближнем Востоке, а также принимать все меры, необходимые для выполнения заказа”.

Небо разделят по-частному

Аэропорт в Кубинке может стать центром деловой авиации в московском авиаузле. Модернизация коснется так же Внуково, Домодедово и Шереметьево, сообщил заместитель министра транспорта Валерий Окулов.

Кубинский проект сейчас вступает в завершающую фазу, отметил директор аналитического агентства “Авиапорт” Олег Пантелеев. И к нему проявляют интерес международные игроки, которые готовы вкладываться в аэропортовый бизнес. Но пока точных сумм инвестиций назвать нельзя. В свою очередь Валерий Окулов отметил, что проект хорошо проработан. По его расчетам, вложения в аэропорт не будут большими. Кстати, он станет одной из первых ласточек среди частных аэропортов, где в реконструкцию взлетно-посадочной полосы средства вложат не из госбюджета, а из частного “кошелька”. Этот проект хорошо перекликается с готовящимся к принятию законом об аэропортах, который даст возможность приватизировать небольшие местные авиаузлы.



Чтобы сохранить конкуренцию в московском авиационном узле, считает замминистра, необходимо вести речь о сохранении независимости уже существующих трех крупных аэропортов - Сегодня их совокупные аэропортовые сборы для компаний-перевозчиков гораздо ниже, чем в других российских аэропортах, так как есть конкуренция, пояснил Валерий Окулов, выступая на “круглом столе”, посвященном развитию московского авиаузла. И напомнил, что объединение аэропортов под Парижем, в конечном счете, привело к тому, что их пришлось разделить, хотя просчет по их консолидации вели серьезные фирмы. При этом Окулов отметил, что, скорее всего, создадут три управляющие компании на каждый из столичных аэропортов, подчеркнув, что если будут серьезные доводы в пользу консолидации, то возможно все-таки их объединение. Так что вопрос пока окончательно не решен.

К 2015 году пропускная способность аэропорта Внуково после реконструкции взлетно-посадочной полосы может вырасти до 15-20 миллионов пассажиров в год. Тем временем, аэропорт “Домодедово” настаивает на строительстве третьей взлетно-посадочной полосы. Однако Валерий Окулов считает, что тогда он превратится в монополиста московского авиационного узла, и “Шереметьево” будет постепенно “умирать”. Тогда как со строительством еще одной полосы же в Шереметьево возможности аэропортов выравниваются, что будет способствовать созданию конкурентной среды в московском авиаузле. Однако дело не только в пропускной способности, но и в возможности диспетчеров проводить необходимое количество судов в небе. В связи с этим речь идет о выравнивании всего авиационного потока по времени, чтобы не создавать “часа пик” в небе. Тогда вполне возможно к 2020 году через московский



авиационный узел можно будет пропустить 100-105 миллионов пассажиров в год. Но при этом необходимо обеспечить большее количество зон ожидания самолетов в небе, структурировать набор высоты, исключить пересечение маршрутов и внедрить технологии управления потоков взлета и прилета самолетов, сказал представитель ГосНИИ “Аэронавигации”. На что Окулов добавил, что сейчас в Подмоскovie идет строительство нового здания центра организации воздушного движения. Однако “зрелище” это пока унылое - строятся только стены, а с приобретением и поставкой оборудования возникли сложности.

Источник: Российская газета



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 21 по 27 марта 2011 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 21 по 27 марта 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	29	12	27	12	2	10	19	81
Великобритания	11	69	66	47	15	56	28	156
Франция	20	87	63	36	10	45	205	137
Италия	6	74	34	10	2	10	30	86
Австрия	5	11	21	2	1	2	31	45
Швейцария	12	70	49	8	0	2	52	145
Россия	20	35	112	20	14	73	6	266

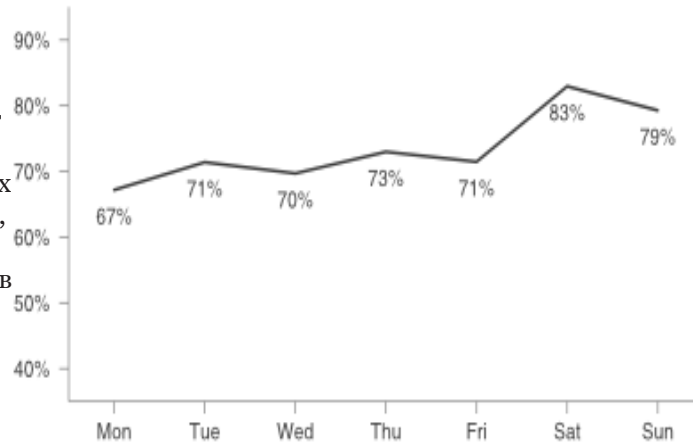
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 21 по 27 марта 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	16	5	3	0	0	3	2	11
Великобритания	4	34	7	1	0	9	1	15
Франция	9	12	13	0	4	3	12	9
Италия	1	0	1	0	0	3	0	1
Австрия	3	1	2	1	2	1	3	6
Швейцария	0	6	7	2	2	3	8	13
Россия	2	0	4	0	4	2	2	14

Индекс наличия свободных самолетов

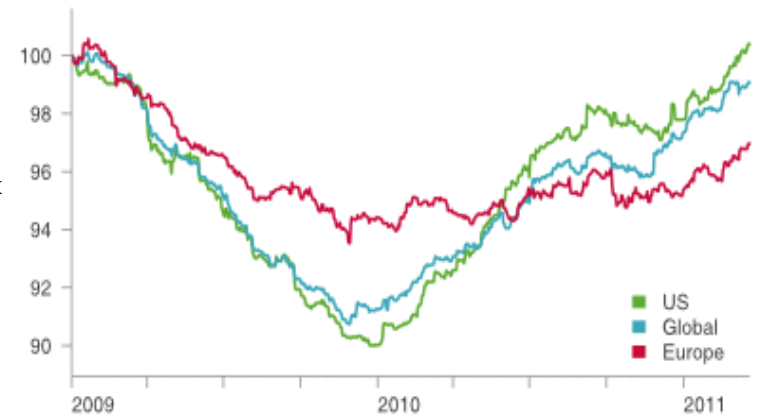
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1557	€ 1525	€ 1535
Cessna Citation Excel	€ 2716	€ 2743	€ 2695
Bombardier Challenger 604	€ 4767	€ 4660	€ 4672

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

Стоимость рассчитана на основе 25 Cessna Citation Jet, 24 Cessna Citation Excel и 30 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Citation CJ2	4
4	Citation Mustang	6
5	Learjet 60	5
6	Challenger 300	7
7	Embraer Legacy 600	3
8	Citation Sovereign	8
9	Citation Bravo	12
10	Citation II	9

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на самолеты за последние 30 дней (исключая Северную и Южную Америку).