



FAA предупреждает.



Для повышения безопасности полетов FAA призывает авиакомпании ограничить использование пилотами в кабине развлекательных устройств.

FAA призвал операторов и авиаперевозчиков к проведению политики ограничения развлечений в кабине пилотов, чтобы те были сосредоточены только на безопасной перевозке пассажиров.

“Не существует места для развлечения, когда ваша основная задача - благополучно доставить пассажиров к месту назначения”, сказал министр транспорта США Рэй Лахуд. “Люди ожидают от пилотов профессионализма и сосредоточенной работы в полете”.

Информация для операторов (INFO) напоминает членам экипажей и авиаперевозчикам, что любые, отвлекающие внимание пилотов, устройства в кабине могут представлять собой угрозу безопасности. К ним относятся все электронные устройства, не связанные непосредственно с полетом.

В октябре прошлого года пилоты Cessna-188 пролетели мимо места назначения на 150 миль, так как сильно увлеклись работой на ноутбуке и в итоге потеряли ориентировку.

FAA напоминает, что «Правила стерильной кабины» (Sterile Cockpit Rule) запрещают пилотам отвлекаться на любые факторы во время критических этапов полета, включая взлет и посадку.

FAA призывает авиаперевозчиков в рамках своих программ подготовки экипажей рассмотреть вопрос распределения внимания пилотами во время полета и создать культуру безопасности работы в кабине и управлению отвлекающими факторами.

По мере развития технологий и электронных устройств, они становятся полезными инструментами для пилотов при подготовке и выполнении полета. Но эти устройства должны находиться в кабине, только если они помогают пилотам исполнять свои прямые обязанности.



Dassault показал в первом квартале рост на 50%

Французский производитель бизнес-джетов Dassault Aviation SA среду, 28 апреля 2010 г., сообщил о 50%-ном росте продаж в первом квартале 2010 г. и о значительном уменьшении отказов от поставок.

стр. 6



Eurocopter создает свое будущее.

В ответ на экономический кризис и развивающийся рынок вертолетов, Eurocopter решил ускорить реализацию своей программы преобразований «SHAPE».

стр. 7



Цена чистого неба.

Европейские операторы бизнес авиации, глядя на обязательное включение их в схему торговли квотами на выбросы в 2012 году, опасаются ликвидации упрощенной схемы администрирования выбросов, предназначенной для небольших операторов.

стр. 8



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 26 апреля по 2 мая 2010 г.

стр. 9

1952
**BURNS
GUITARS**
London

DISTRIBUTOR
8(985)7629776
ber@burnsguitar.ru
www.burnsguitars.com

Кейптаунская конвенция одобрена.

Правительство России одобрило присоединение России к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и к прилагаемому к ней Протоколу по авиационному оборудованию, которые были подписаны 16 ноября 2001 г. в Кейптауне.

Документы разрабатывались под эгидой Международного института международного частного права и Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Основной целью этих документов является обеспечение международных гарантий для банков, лизинговых компаний и страховых компаний, финансирующих приобретение дорогостоящей авиационной техники в лизинг, в случае неисполнения лизингополучателем финансовых обязательств по договору о лизинге. Правительство России поручило внести законопроект о присоединении к Конвенции в Госдуму. Замминистра экономического развития Андрей Клепач назначен официальным представителем правительства при рассмотрении этого законопроекта палатами федерального собрания. В настоящее время к Конвенции присоединились более 30 государств, в том числе США и Великобритания.

СЕРА представляет свою выставку.

На первой конференции центральноевропейской ассоциации деловой авиации в Праге было объявлено о проведении выставки СЕРА EXPO 2011.

Мероприятие состоится в Праге с 29 сентября по 01 октября 2011 г. Организаторы ожидают не менее 120 участников и привлечь € 1 миллион.

Выставка будет работать два дня для специалистов и один день (в субботу) для публики.

В Подмоскovie 5-11 мая запрещены полеты малой авиации.

Запрет на полеты малой авиации вступает в силу в Московской области 5 мая, сообщил журналистам начальник милиции общественной безопасности ГУВД Московской области Виктор Крыхтин на пресс-конференции в Москве в четверг.

“Перед началом праздника были отработаны объекты малой авиации, расположенные на территории обслуживания. Все руководители предупреждены о запрете полетов с 5 по 11 мая”, - рассказал В.Крыхтин.

Кроме того, накануне праздников подмосковная милиция совместно с управлением ФСБ по Москве и Московской области проводит оперативно-профилактические и поисковые мероприятия, направленные на выявление лиц и групп, планирующих террористические акты, экстремистские акции или другие преступления.

Первые Learjet 60 XR и Challenger 850 переданы в Китай

Производитель Bombardier Aerospace сообщил, что первые Learjet 60 XR и Challenger 850 переданы заказчиком на материковом Китае 5 марта и 26 марта 2010 года.

“В эти поставки являются важным шагом в нарастании присутствия компании Bombardier в Китае” сказал вице-президент по международным продажам Bombardier Business Aircraft Рэй Джонс, “Быстрорастущий флот самолетов Bombardier моделей Learjet, Challenger и Global в данном регионе говорит о огромных возможностях, которые дает этот динамично развивающийся рынок”.

Китай стал одной из стран, ставшей новым развивающимся рынком для бизнес-авиации.



Глобализация, увеличение спроса на деловые поездки и общая позитивная тенденция к восприятию услуг деловой авиации положительно способствует расширению активности этого сегмента в Китае. Bombardier поставил первый Global 5000 для работы в Китае в июле 2009 года.

Известный в Китае артист Баншан Чжао (Benshan Zhao) получил 26 марта 2010 Challenger 850. Самолетом будет управлять Lily Jet. Он будет доступен для заказа чартера, когда не будет использован Benshan Media Group. “Я считаю, это хорошая инвестиция для Benshan Media Group”, сказал г-н Чжао. “Именно благодаря Lily Jet, что я впервые оценил качества этого самолета, такие как надежность, просторный салон и высокие летные характеристики. Это действительно ценный инструмент для ведения бизнеса”.

Оба самолета, Learjet 60 XR и Challenger 850, имеют сертификат типа Государственной администрации Гражданской авиации Китая.

General Aviation готовится к неэтилированному бензину.

Агентство по защите окружающей среды (EPA) официально начало процесс внесения поправок в Закон о чистом воздухе (the Clean Air Act), который должен привести к обязательному переходу на использование неэтилированного бензина в авиации. EPA выпустила предварительное уведомление о предлагаемой нормотворческой деятельности (ANPR), которое предоставляет возможность сообществу авиации общего назначения (GA) дать свои замечания и комментарии по предлагаемым поправкам в экологические нормы. В итоге эта работа должна привести к разработке плана по переходу на неэтилированное топливо.

В выпущенном уведомлении EPA признало сложность в безопасном переходе на альтернативный бензин, заявив, что «переход при эксплуатации двигателей самолетов для работы на авиационном неэтилированном бензине будет сопровождаться решением значительных технических и организационных задач». Но агентство также признает, что только совместные усилия будут иметь решающее значение в законодательных и технических изменениях, которые должны быть разработаны и сертифицированы в рамках этого законопроекта.

Ассоциация владельцев воздушных судов и пилотов (AOPA), ассоциация экспериментальной авиации (EAA), ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), Национальная ассоциация воздушного транспорта (NATA) и Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA) уже более 20 лет исследуют вопрос выявления альтернативы для авиационного бензина 100LL, который сегодня используется в поршневых двигателях воздушных судов.

Звукоизоляция специально для Challenger 300



Компания Silentium Air, разработчик систем звукоизоляции для деловой авиации, объявила о выпуске на рынок новой системы шумоподавления Silentium Air 300 Series Kit специально адаптированной для установки на Bombardier Challenger 300.

Установка комплекта Silentium Air 300 Series Kit, должна снизить общий уровень шума в салоне как минимум на 3 дБ, что сокращает воспринимаемый шум в среднем на 30% по всей кабине. В свою очередь, понижение уровня шума способствует уменьшению усталости пассажиров, и создает гораздо более продуктивную и комфортную среду в салоне самолета.

В отличие от существующих систем звукоизоляции, которые разрабатываются общими для всех моделей самолетов, Silentium Air 300 Series Kit состоит из предварительно рассчитанных модулей, которые можно легко и быстро установить. Установка Silen-

tium Air 300 Series Kit полностью заменяет заводскую звукоизоляцию без существенного увеличения веса самолета. Кроме того, система Silentium Air 300 Series Kit одобрена FAA.

Сейчас начата работа по установке комплекта звукоизоляции первому клиенту в сервисном центре Bombardier Business Aircraft в Тусоне, штат Аризона. Это самолет был выпущен в 2003 году и имеет более 5000 часов налета и около 3000 посадок. Установка новой системы шумоподавления, которая не требует каких-либо изменений в интерьере салона, была интегрирована в плановые ремонтные работы.

«Эта система может оказаться полезной для операторов Challenger 300», сказал Кирк Шибелут, директор по поддержке клиентов сервисных центров Bombardier Business Aircraft.

Президент Silentium Air Николас Хаусман добавил, что эта система уникальна тем, что разработана специально для установки на Challenger 300. «Таким образом, работы по монтажу сводят к минимуму время простоя. В дальнейшем мы будем разрабатывать аналогичные индивидуальные системы звукоизоляции для Bombardier Global Express и Challenger 600/601/604 серий».



Air Partner ожидает восстановления.

“Рынок остается крайне сложным, но мы увидели первые признаки некоторого оживления в четвертом квартале”, - так Air Partner PLC описывает сейчас рынок деловой авиации.

Но начинают понемногу возвращаться к услугам деловой авиации крупные банки и финансовые институты. Год назад их вообще не было в списке фрахтующих бизнес джеты. Тогда им не куда и незачем было летать. Бушевал кризис.

“На сегодняшний день наше американское подразделение показало рост количества клиентов на 35% в годовом исчислении, хотя в качестве сравнения взята низкая база: в начале прошлого года на рынок бизнес авиации в США был крайне слаб. В тоже время сейчас число клиентов в Европе и остальном мире находится примерно на том же уровне, как в прошлом году, хотя есть некоторые признаки того, что и эти рынки начнут расти в течение 2010 года”, говорит представитель компании Фил Мэтьюс.

“Русский рынок в настоящее время один из самых сильных. По крайней мере, это наблюдалось на протяжении последнего лыжного сезона. На Ближнем Востоке тоже появились признаки выхода из депрессии, и увеличивается количество клиентов. Новой тенденцией начала 2010 года стало то, что большей популярностью у американских клиентов стали пользоваться маршруты в Азии, в частности очень востребованы Сингапур и Шанхай”, продолжил г-н Мэтьюс.

В прошедшем году стоимость чартеров сильно снизились, и к осени они были самыми низкими. В основном это произошло потому, что многие деловые



самолеты в Европе являются собственностью третьих лиц и управляются операторами. И они задают тон по всему рынку, снижая ставки до очень низкого уровня. Что и повлияло на все рыночные цены.

Все чаще популярностью для заказа чартеров в Европе пользуются Challenger 300 и 604 и Falcon 2000, а также среднеразмерная Cessna Citation XLS. В континентальной Европе заказчики хорошо приняли VLJ от Embraer и Cessna. Клиенты, которые заказывают бизнес джет в личных целях, например для перелета к месту отдыха, гораздо больше интересуются типом самолета, на котором им предстоит лететь. Таких заказчиков примерно 30%. А корпоративные клиенты, менее избирательны - они просто хотят самолет, который отвечает их требованиям и будет достаточно удобным.

12% рост трафика бизнес авиации в лондонском аэропорте «Оксфорд»

Лондонский аэропорт «Оксфорд» зафиксировал увеличение трафика прилетающих бизнес джетов. На 31,6% возрос этот показатель по сравнению с прошлогодним показателем, а общий рост трафика деловой авиации в период с апреля 2009 по март 2010 года составил 12%.

Продажи топлива для самолетов деловой авиации выросли на 47%. Аэропорт в настоящее время обрабатывает среднее около 20 взлетно-посадочных операций деловой авиации в день. “Это соответствует примерно 6000 операциям в интересах деловой авиации в год, если предположить, что сохранится нынешний темп роста трафика. Такими результатами мы очень довольны”, говорит управляющий директор аэропорта Стив Джонс.

Несмотря на сложные погодные условия в начале года, в первом квартале 2010 г. рост трафика составил 25%, по сравнению с первым кварталом 2009 года.

Только в одном, специфическом сегменте было замечено падение показателей. На 15% по сравнению с прошлым годом снизилась активность легких поршневых двухмоторных самолетов. Скорее всего, это связано с тем, что многие клиенты стали заказывать легкие реактивные или турбовинтовые самолеты взамен аналогичных поршневых.

Для удовлетворения потребностей операторов в дополнительных площадях аэропорт собирается построить в этом году третий ангар на 4440 м2. В этом году будет также будет инвестировано £ 750000 в модернизацию всего аэродромного коммуникационного оборудования, в качестве основы для создания расширения радиолокационного охвата аэропорта.



Gulfstream модернизирует систему предупреждения вторжения на самолет и назначает в Азии нового топ-менеджера.

Корпорация Gulfstream Aerospace предлагает модернизацию указанной системы владельцам самолетов, желающим повысить уровень безопасности своих крупногабаритных самолетов. Система Securaplane Technologies PreFlite™ расширяет возможности существующей технологии и позволяет обеспечить глобальное оповещение о происходящих событиях в режиме реального времени, а также дистанционное управление системой/дистанционную выдачу запросов о состоянии системы с помощью мобильного телефона, подключенного к сети GSM или наземной линии связи.

Улучшения в системе также обеспечивают:

- Быстрая и несложная модернизация Системы версий 500 и 450 с минимальным временем простоя
 - Новые, более точные радарные датчики в нишах шасси
 - Усовершенствованную систему оповещения о вторжении посредством используемых в системе сигналов тревоги, передаваемых в виде звонка или текстового сообщения на мобильный телефон оператора самолета
 - Возможность включения, выключения и проверки состояния системы с любого телефона
- Система PreFlite использует металлические переключатели с герконовыми реле для контроля за состоянием дверей/панелей и индикаторы радара с регулируемым диапазоном действия (RCR) для контроля за нишами шасси. Все системы оборудованы блоком управления и индикации (CDU), который обеспечивает считывание всех данных о вторжении на борт самолета и предоставляет информацию о состоянии всех контрольных точек.

Цифровой индикатор сигнала тревоги в форме миниатюрного блока управления и индикации устанавливается за небольшой панелью, такой как дверца кислородного отсека, с тем, чтобы доступ к нему был возможен снаружи самолета. С помощью данного блока можно включать и отключать систему,

а его светодиодный индикатор выводит информацию о состоянии системы и о происходящих нарушениях. Более 1 100 систем обеспечения безопасности самолетов, созданных компанией Securaplane, расположенной в городе Тусон, штат Аризона, были установлены в самолетах различного типа - от турбовинтовых до самолетов бизнес-класса. Более чем за десять лет компания Gulfstream сертифицировала и установила предыдущие версии системы обеспечения безопасности, производимой компанией Securaplane, на нескольких моделях крупногабаритных самолетов, причем на некоторых самолетах данная система входила в стандартный комплект поставки.

Также компания назначила Марка Тибольта на должность регионального директора отдела программ технической информации и поддержки Gulfstream в Азии.

На этой должности он осуществляет контроль за всеми видами деятельности, связанными с предоставлением технической информации и поддержки операторам самолетов Gulfstream. В его обязанности входит согласование требований по техническому обслуживанию и поддержке самолетов Gulfstream для операторов этих самолетов, базирующихся в Азии или совершающих полеты через территорию Азии, а также осуществление контроля за развитием сети технической поддержки компании Gulfstream.



“Азия – один из наиболее динамично развивающихся рынков для компании Gulfstream, поэтому мы считаем важным продолжение работ по обеспечению технической информации и поддержки в этом регионе”, - сообщил президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). “Наличие персонала в местах, отведенных для обеспечения операторов запасными частями и техническим обслуживанием, поспособствует дальнейшему расширению нашей сети.”

Марк Тибольт обеспечивает растущее присутствие компании Gulfstream в Китае, что подразумевает назначение нового представителя службы полевой технической поддержки в Пекине и создание новой должности международного менеджера по обеспечению материалами, также базирующегося в Гонконге.

До прихода на работу в компанию Gulfstream Марк Тибольт проработал более трех лет, занимая ответственные должности директора по техническому обслуживанию, директора по организации полетов и главного исполнительного директора, в компании-операторе самолетов бизнес-класса и поставщике услуг технического обслуживания Metrojet Limited в Гонконге.

Марк Тибольт имеет степени бакалавра в области управления в авиации и магистра в сфере международного бизнеса Университета Алмеда (Alameda University). Имеет лицензию пилота одномоторных самолетов и одномоторных гидропланов, а также лицензию на обслуживание корпусов и силовых установок самолетов, утвержденную инспектором Федерального управления гражданской авиации.

Марк Тибольт подготовлен Майку Уэсту (Mike West), директору отдела программ технической информации и поддержки.



Dassault показал в первом квартале рост на 50%.

Французский производитель бизнес-джетов Dassault Aviation SA среду, 28 апреля 2010 г., сообщил о 50%-ном росте продаж в первом квартале 2010 г. и о значительном уменьшении отказов от поставок, но подтвердил свой прогноз по поводу вялых продаж в течение года.

Производитель также известил о том, что в настоящее время производство работает в более медленном темпе и это является отражением слабой рыночной конъюнктуры.

“Эти промежуточные цифры не отражают общего годового объема продаж”, сказал представитель Dassault Aviation, добавив, что “предполагает, что в 2010 году консолидированные продажи будут сопоставимы с цифрами 2009 года”.

Продажи компании в первые три месяца этого года выросли до EUR 821,4 млн. притом, что годом ранее выручка составила EUR 546 млн. Увеличение роста продаж отразилось и в увеличении поставок бизнес-джетов в этом квартале до 17 самолетов по сравнению с 11 в первом квартале 2009 года.

Нашло отражение в результатах начала 2010 года то обстоятельство, что за последний отчетный период было лишь четыре аннулированных заказа, по сравнению с 27 отказами в этот же период годом ранее.

Dassault отметил “постоянный экономический эффект воздействия кризиса наш рынок” и заявил, что продолжает адаптировать производственные мощности группы к непростой экономической ситуации.

Несмотря на начавшееся оживление мировой экономики, бизнес пока воздерживается от заказа



или покупки корпоративных самолетов. Чиновники и эксперты аэрокосмической отрасли прогнозируют восстановление рынка продаж самолетов только в 2011 году.

Также в отчете производитель показал остаток чистых денежных средств на 31 марта в размере 2,1 млрд. евро, что на 50% меньше того же показателя годом ранее. Это связано с недавним приобретением за EUR 1.96 млрд. миноритарного пакета акций французской группы Thales SA, специализирующейся на разработке оборонной и аэрокосмической электроники. Однако компания сообщает, что покупка не подвергает какому-либо значительному риску займы и ценные бумаги Dassault.

Ранее отчитался за первый квартал бразильский производитель Embraer, который тоже показал, пусть и небольшой, но рост. С одной стороны такие отчеты говорят о том что ситуация на рынке продаж новых бизнес-джетов начинает выравниваться, но не надо также забывать про эффект низкой базы начала 2009 г. В начале прошлого года заказчики самолетов были на пике пессимизма, что отразилось на продажах самолетов и большом количестве отказов от ранее заказанных бизнес-джетов. Хотя, несмотря на сложные условия, по итогам 2009 года и Dassault и Embraer показали рост производства. Единственные из производителей деловых самолетов.

Eurocopter создает свое будущее.

В ответ на экономический кризис и развивающийся рынок вертолетов, Eurocopter решил ускорить реализацию своей программы преобразований «SHAPE». Компания намерена инвестировать в период между 2010 и 2014 более € 1,3 млрд. собственных средств в финансирование исследований и разработок. Это решение принято после того, как был удвоен ежегодный бюджет самофинансирования научных исследований и разработок в период с 2007 по 2010 год. Новые инвестиции пойдут на перспективные вертолетные программы, совершенствование всемирной поддержки или послепродажное обслуживание вертолетов. В этот же период Eurocopter планирует дополнительно потратить € 1 млрд. на инвестиции в поддержание конкурентоспособности компании и дальнейшее расширение ее присутствия во всем мире, а также на повышение качества поддержки клиентов и услуг по всему миру. Для реализации этих планов, компании в течение ближайших лет понадобится около 400 дополнительных вакансий инженеров и техников во Франции и Германии.

Программа преобразований SHAPE была разработана в октябре 2009 г., для того чтобы гарантировать компании выгодное, конкурентоспособное и устойчивое будущее, как мировому лидеру в вертолетной индустрии. Программа основана на 6-и принципах: Инвестиции, Бережливость, Совершенствование, Рационализация, Люди и Обязательства, Поддержка Клиентов (Invest, Save, Improve, Simplify, People and Engagement, Accompany our Customers).

Наблюдая медленное восстановление рынка гражданских вертолетов и всё более сильную конкурентную среду, Eurocopter принял решение активизировать и ускорить программу улучшения SHAPE. Президент и исполнительный директор Eurocopter Group Лутц Бертинг сказал: «Наша программа SHAPE меняет курс на инвестиции в



решения для клиентов, которые позволят укрепить наши конкурентные позиции, улучшить процессы, а также создать более совершенную и рациональную структуру. Этот план трансформации является жизненно важным для Eurocopter, гарантирующий лидерство на вертолетном рынке».

Открытие нового, объединенного инженерно-технического центра в рамках программы запланировано на 2012 г. в Донауверт, Германия. В Донауверте будет открыт немецкий дом вертолетных систем Eurocopter (Eurocopter's German Helicopter System House) для разработки, производства и поддержки гражданских и военных вертолетов, созданный на базе активов находящихся в настоящее время в Донауверт и Оттобрунн.

В настоящее время Eurocopter рассматривает возможность перевода сбытового подразделения в La Courneuve на новое место в аэропорт Ле Бурже.

В дополнение к различным уже реализованным проектам повышения эффективности Eurocopter -

такие как сокращение запасов - будут внедрены новые инициативы, в том числе оптимизация контроля работы менеджеров в рамках всей компании и сокращение уровней управления, что позволит расширить возможности и ускорить принятие решений. Значительное сокращение расходов ожидается в отказе от вспомогательных функций, которое позволит сэкономить € 200 млн. в год. Такое решение приведет к избытку 400 рабочих позиций во Франции и Германии. Компания попытается перевести соответствующих служащих на работу в рамках Eurocopter или внутри группы EADS. Кроме того, будут предлагаться добровольные схемы увольнения до апреля 2011 года, в тех случаях, когда перевод окажется не возможным.

Эти инициативы будут обсуждаться с представителями сотрудников в соответствии с духом и давней традицией открытого социального диалога, характеризующего компанию Eurocopter.

Цена чистого неба.

Базирующиеся в Европе операторы бизнес авиации, глядя на обязательное включение в их деятельности схему торговли квотами на выбросы в 2012 году, опасаются возможной ликвидации упрощенной схемы администрирования выбросов, которая предназначена для небольших операторов.

Обновленный список операторов, которые должны участвовать в торговле квотами (Emissions Trading Scheme, ETS), включает значительное число небольших авиакомпаний и корпоративных отделов авиации, которые используют воздушное пространство крайне редко. Несмотря на это, для них не предусмотрено скидок – они должны будут подать план внедрения в ETS (включающий в себя мониторинг, отчетность и план проверки – Monitoring, Reporting & Verification Plan, MRV-план) наравне с крупными авиакомпаниями, регулярно летающими в Европу и из нее.

На совещании 6 мая Европейская комиссия будет рассматривать вопрос поддержки программы Евроконтроля по ETS, системы, которая может быть использована для расчета выбросов при полете самолета, используя данные слежения из центрального управления полетами Евроконтроля.

ЕВАА утверждает, что нагрузка по администрированию таких выбросов на малые компании может возрасти настолько сильно, что стоимость такого учета может быть до 40 раз больше стоимости покупки квот на свободном рынке.

Чтобы представить свое видение по квотам ЕВАА издала брошюру «Схема торговли выбросами в ЕС: призыв к повышению эффективности и жизнеспособности». В материалах этого издания сообщается, что с сегодняшнего дня и до 2020 года европейская бизнес авиация собирается ежегодно сокращать по 2 % выбросов углекислого газа, а к 2050 году выбросы двуокиси углерода сократить их половину того, что было в 2005 году.



Также говорится, что по данным ЕВАА, европейский сектор бизнес авиации генерирует только 8% трафика на континенте, и менее 1% выбросов.

Бизнес-авиации вообще присущи отличные экологические показатели за счет постоянного повышения топливной эффективности. А выбросы CO₂ в сравнении с мировым объемом составляют мизерные 0,04% и 2% от всех авиационных выбросов. Потому что деловой самолет летает под конкретные миссии и использует прямые маршруты между аэропортами. А современное навигационное оборудование в сочетании с новейшими технологиями в конструкции планера и двигателей позволяют постоянно повышать эффективность использования топлива.

По данным Евроконтроля, более 250 операторов из ЕС есть только один самолет и у 80% меньше пяти. Еще существует более 2500 бизнес джетов, зарегистрированных в 27 странах-членах ЕС и эксплуатирующихся в Европе, и это без множества

иностраных воздушных судов деловой авиации базирующихся здесь. Плюс, надо учесть зарубежные самолеты, которые постоянно летают в ЕС.

По мнению ЕВАА без упрощенной процедуры учета выбросов система просто не справится с таким количеством обрабатываемых данных после ввода ее в строй в 2012 г. Потому что каждое государство-член должно будет создать счет на каждого оператора, даже если у него только один самолет и полеты несколько раз год. И каждый оператор и государство-член должны будут гарантировать, что полученные данные эмиссии соответствуют необходимым требованиям и данным Евроконтроля. При том что эти эмитенты выбрасывают мизерное количество углекислоты и постоянно перемещаются из страны в страну.

Великобритания например уже подсчитала, что ей необходимо будет контролировать по крайней мере 700 некоммерческих операторов, главным образом из оффшорных зон, и все они с минимальным выхлопом углерода.

Поскольку ETS распространяется и на операторов, летающих в Европу из России, стран СНГ и Балтики. Но около 80% операторов в России, странах СНГ и Балтики пока не предприняли нужных шагов для внедрения в систему ETS.

Согласно региональному источнику компании ETS Aviation, в России, странах СНГ и Балтики существует около 100 коммерческих операторов и еще около 100 частных владельцев самолетов, которые регулярно летают в Европу и, следовательно, подпадают под новое законодательство по ETS. При этом 70% от общего количества приходится на Россию, 20% – на страны СНГ и оставшиеся 10% – на страны Балтики. Следовательно, как бы не повернулись обстоятельства борьба ЕВАА с европейскими чиновниками за права небольших операторов, необходимо готовится к соблюдению экологических норм.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 26 апреля по 2 мая 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 информация на 22 февраля 2010:

- 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 самолетам в системе Avinode
- Самые аэропорты прилета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней (с 26 апреля по 2 мая 2010 г.)

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	56	26	116	4	28	1	14	163
Германия	33	33	18	32	12	14	12	94
Франция	87	17	62	9	79	8	38	178
Швейцария	13	15	12	15	22	4	3	53
Италия	19	14	46	10	36	1	27	90
Австрия	8	3	14	8	2	0	13	28
Россия	26	58	231	27	214	22	48	925

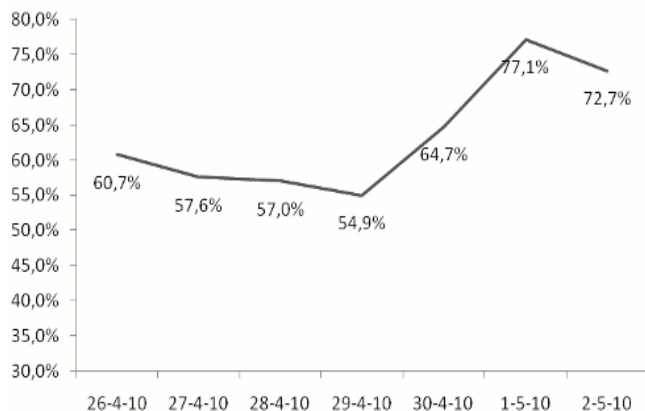
Как обычно перед праздниками российские граждане направляются на отдых. Как видно наиболее востребованные маршруты во Францию и Италию.

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 26 апреля по 2 мая 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	42	4	7	2	3	1	2	17
Германия	1	25	3	4	1	3	7	15
Франция	7	3	3	5	0	4	12	23
Швейцария	1	1	6	4	8	1	6	13
Италия	1	7	2	0	4	3	5	5
Австрия	1	1	0	2	0	6	6	9
Россия	0	2	2	4	0	0	5	6

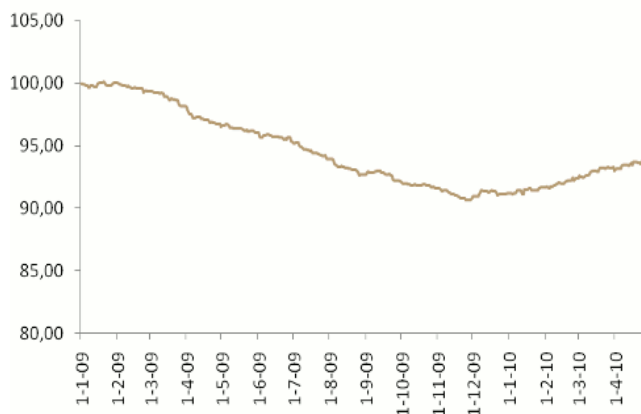
Индекс наличия свободных самолетов



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.

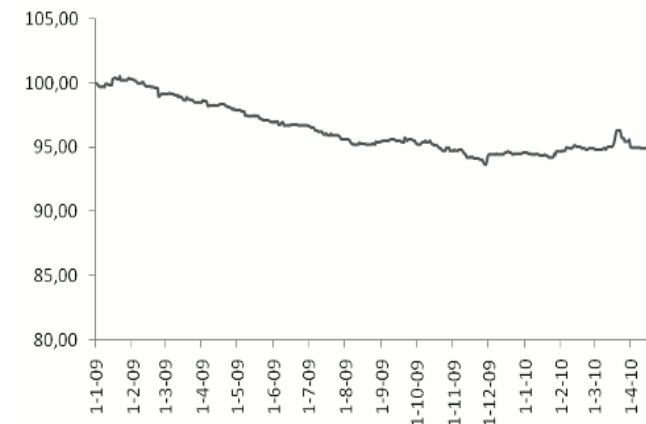
Индекс стоимости летного часа в мире.



Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая 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.



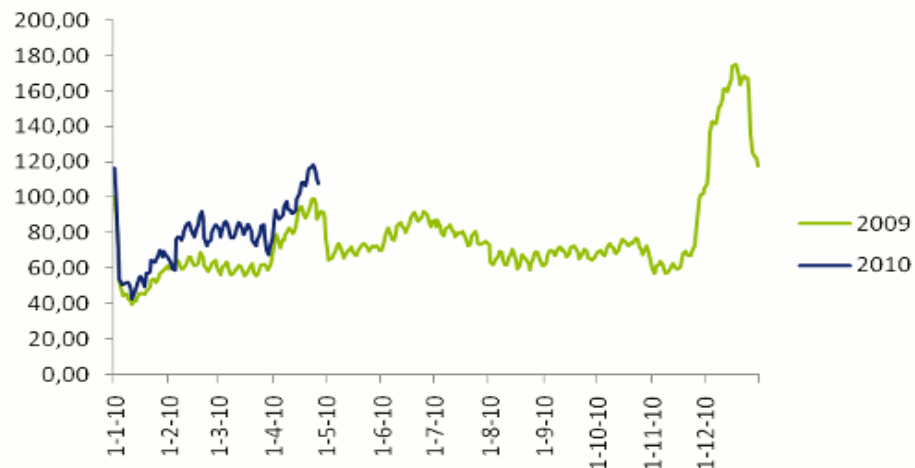
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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 популярным самолетам.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1623	€ 1573	€ 1643
Cessna Citation Excel	€ 2676	€ 2717	€ 2823
Bombardier Challenger 604	€ 4535	€ 4288	€ 4308

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 прилета.

Место	Аэропорт	месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	2
3	Ле Бурже, Париж	3
4	Женева	4
5	Кот Д'Азур, Ницца	8
6	Фарнборо, Лондон	5
7	Клотен, Цюрих	6
8	Пулково, СПб	13
9	Линат, Милан	11
10	Биггин Хилл, Лондон	10

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов для аэропортов с кодами ICAO, начинающихся на E, L и U за последние 30 дней.