



После отчета GAMA на прошлой неделе стало понятно, что 2012 год станет годом возрождения отрасли. На этой неделе вышел отчет консалтинговой компании JetNet о состоянии вторичного рынка в первом месяце 2012 года. Именно вторичный рынок на протяжении последнего времени был одним из главных тормозов, наряду с исчезновением доступных финансовых инструментов, рынка новых

деловых самолетов. И вот аналитики увидели четкие признаки изменения ситуации с подержанными самолетами - сегмент турбопропов стал рынком покупателя, а разброс индексов сегмента бизнес-джетов, когда при уменьшении продаваемых самолетов также падали цены и росло время продажи, остался в прошлом. Следовательно, можно с большой долей вероятности ожидать уверенного роста, о чем так мечтает отрасль.

А на российском рынке на одного игрока стало меньше. По информации некоторых СМИ, Росавиация отозвала сертификат эксплуатанта у авиакомпании Джет-2000. Какая-то непоследовательность наблюдается в действиях регулятора - после приостановки действия сертификата чиновники восстановили его действие, а теперь опять якобы нашли нарушения...

И под конец недели позитивная новость от Gulfstream - суперсредний G280 2 марта 2012 г. получил предварительный сертификат типа FAA.



## Тесный Гонконг

Число бизнес-джетов, зарегистрированных в Гонконге, стремительно растет. Большинство этих самолетов принадлежит владельцам материковой части Китая.

стр. 14



## Хорошие новости со вторичного рынка

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в январе 2012 год. В начале этого года сегмент турбовинтовых самолетов перешел в категорию «рынок продавца».

стр. 15



## Азиатский магнетизм

Уже в марте текущего года NetJets объявит о создании нового подразделения в Китае. Пока же идет подготовка к будущим проектам, NetJets Europe пытается сохранить лидирующие позиции в России.

стр. 16



## Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +3,13%; индекс стоимости: -2,46%

стр. 17



# АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО  
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

## Росавиация отозвала лицензию у «Джет-2000»

Росавиация 1 марта 2012г. отозвала сертификат эксплуатанта у авиакомпании бизнес-авиации «Джет-2000». Об этом РБК сообщили в Росавиации. «По результатам проверки авиакомпании было выявлено, что она не соответствует операционным требованиям для коммерческих авиаперевозчиков. Вместо минимального количества в три исправных воздушных судна флот компании располагал лишь одним. По итогам проверки было принято решение об отзыве сертификата, уже подписан соответствующий приказ», - пояснил представитель Росавиации.

Напомним, после катастрофы самолета Як-42 7 сентября 2011г. в ярославском аэропорту Туношна, выполнявшего чартерный рейс с хоккейной командой «Локомотив», начались тотальные проверки авиакомпаний на соответствие федеральным авиа-

ционным правилам (ФАП). Тогда за несоответствие минимуму из трех воздушных судов были приостановлены сертификаты авиакомпаний бизнес-авиации «Джетальянс Восток» («дочка» ОАО «Аэрофлот») и упомянутой «Джет-2000». 28 октября 2011г. было возобновлено действие сертификата «Джетальянс Восток», 30 октября 2011г. возобновлено действие сертификата «Джет-2000».

«Джет-2000», созданная в 1999 году, — один из крупнейших участников российского рынка бизнес-авиации. Авиакомпания — обладатель премии «Крылья России» в номинации «Авиакомпания года — оператор деловой авиации» по результатам работы в 2005, 2007 и 2009 годах. Ее парк состоит из 7 самолетов: Hawker 4000, Challenger 604, Falcon 2000EX EASy, двух Hawker 850XP, Hawker 750 и Ан-74Д.




Jet Port Charters  
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг  
в бизнес-авиации

Медицинская авиация  
Организация VIP залов

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






## FAA отметила техцентры Bombardier

Bombardier Aerospace объявляет о том, что все восемь дочерних сервисных центров компании в США были удостоены высшей награды в отрасли авиационного обслуживания «2011 Aviation Maintenance Technician (AMT) Diamond Award Certificate of Excellence».

Эта награда отдает должное приверженности Bombardier предлагать своим клиентам самых высококвалифицированных специалистов, прошедших всестороннюю программу обучения. Сервисные центры в Хартфорде и Далласе получали награду Diamond Award of Excellence каждый год, с момента основания премии в 1991 году. Эта награда учреждена Федеральной авиационной администрацией США (FAA) и ежегодно вручается американским работодателям в сфере авиационного технического обслуживания, которые принимают активную роль в подготовке своего технического персонала.

«Мы в Bombardier высоко ценим выучку наших сотрудников. Мы гордимся нашими достижениями в подготовке технических специалистов и нашей роли в стимулировании их развития. Эти награды являются отражением продолжающихся инвестиций, которые мы делаем в наш персонал, и которые гарантируют, что они имеют самый высокий уровень подготовки. Таким образом, наши клиенты имеют доступ к самым высоким стандартам безопасности и сервиса», говорит Стэн Янгер (Stan Younger), вице-президент по центрам обслуживания самолетов Bombardier Aerospace.

Кроме восьми полностью принадлежащих производителю сервисных центров в США Bombardier также имеет один собственный центр в аэропорту Схипхол в Амстердаме, Нидерланды, а также сеть из 56 авторизованных сервисных центров в 27 странах.

## Из Cessna в Gulfstream

Корпорация Gulfstream Aerospace назначила опытного специалиста по международным продажам Тревор Эслинга (Trevor Esling) старшим региональным вице-президентом по международным продажам в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке. Он будет работать под руководством старшего вице-президента направления маркетинга и продаж Скотта Нила (Scott Neal).

В своей новой роли в компании Gulfstream Тревор Эслинг будет отвечать за руководство отделами продаж Европы, Ближнего Востока и Африки. Он будет работать с уже существующими и новыми клиентами, в том числе в России. Его офис будет находиться в Лондоне.

Г-н Эслинг имеет более чем 25-летний опыт работы в авиационной отрасли, и до прихода в Gulfstream он занимал должность старшего вице-президента по международным продажам в Европе, на Ближнем Востоке, Африке и в Азии компании Cessna Aircraft. До Cessna Тревор Эслинг работал в BAe Commercial Aircraft, BAe Corporate Jets и Raytheon Aircraft.

«У Тревора серьезный международный опыт ведения бизнеса и очень эффективная, основанная на взаимоотношениях, манера продаж, что делает его идеальным выбором, чтобы усилить наши продажи в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке», говорит Скотт Нил. «Его опыт работы с крупнейшими производителями самолетов дает ему уникальные знания рынка воздушных судов».



## Grand Caravan полетит в Казахстан

Компания Jet Transfer, авторизованный представитель Cessna Aircraft в Казахстане и России, сообщает о подписании договора на покупку турбовинтового самолета Cessna 208B Grand Caravan одной из известных казахстанских компаний.

Поставка самолета в Республику будет осуществлена до конца августа 2012 года.



«Самолет Cessna Grand Caravan обладает превосходными летными характеристиками. Несколько новых самолетов уже успешно эксплуатируются в России, - рассказывает Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer, - в Казахстан полетит первый такой самолет. Считаем, что появление Каравана в Казахстане это очень знаковое событие для Cessna Aircraft. Учитывая те положительные экономические показатели, которые существуют сегодня у российских эксплуатантов Каравана, казахстанские компании также будут довольны приобретением».

Самолет будет использоваться для региональных чартерных перевозок. Многофункциональность данной машины открывает для владельцев широкие возможности начиная от перевозок пассажиров, грузов до медицинских эвакуаций и выполнения специальных заданий.



## Флот Comlux KZ пополнился новым Legacy 650

Comlux KZ приступила к эксплуатации очередного самолета Embraer Legacy 650 (бортовой номер P4-SLK), который базируется в международном аэропорту Алма-Аты. Новый самолет стал шестым в региональном парке перевозчика, наряду с Bombardier Global Express и Challenger 850. Также в планах оператора ввести в строй самолеты Challenger 605, и рассматривается вопрос о базировании более крупных лайнеров типа Airbus ACJ.

Comlux KZ обеспечивает полный спектр услуг по чартерным перевозкам на самолетах различных типов. Увеличение парка Comlux KZ напрямую связано с возросшим за последние три года спросом на чартерные авиаперевозки в регионе. Компания начала работу в августе 2008 года. Напомним, что осенью прошлого года Comlux KZ получила сертификат EASA Part 145 для обеспечения линейного обслуживания бизнес-джетов Challenger Bombardier.

«Мы предлагаем уникальную возможность для деловой элиты Казахстана и Центральной Азии пользоваться качественными услугами чартерных авиаперевозок на самолетах нашей компании и всей группы. В самое ближайшее время парк наших самолетов существенно увеличится, и мы надеемся, что бизнес-трафик на казахском рынке будет расти в соответствии с нашими прогнозами», - комментируют в Comlux KZ.

Comlux KZ входит в Comlux The Aviation Group, одну из ведущих компаний на рынке деловой авиации в мире. Компания предоставляет услуги VIP-чартеров на самых современных, комфортабельных и надежных воздушных судах по всем направлениям. Для клиентов, желающих иметь собственный бизнес-джет, Comlux предоставляет полный пакет услуг по управлению и обслуживанию воздушных судов, включая консалтинг по вопросам приобретения и продажи, а также дизайн интерьеров и оборудование салонов воздушных судов.



## Первый медицинский Phenom 300

Embraer поставил первый медицинский вариант самолета Phenom 300 компании Amil Resgate Saúde. По воле судьбы новый самолет стал трехсотым бизнес-джетом, поставленным бразильским производителем на внутренний рынок.



Самолет с бортовым номером PP-UTI уже приступил к выполнению чартерных рейсов. Салон нового самолета превращен в настоящую летающую «скорую помощь». На борту Phenom 300 специалисты смогут оказывать интенсивную терапевтическую помощь больным.

Для того чтобы салон самолета и установленное в нем оборудование соответствовали всем необходимым стандартам для безопасной медицинской эвакуации пассажиров, производитель получил все необходимые медицинские свидетельства от авиационных властей Бразилии. Текущая конфигурация салона включает в себя горизонтальные места для пассажира и дополнительные четыре места для врачей и сопровождающих лиц. Кроме того в кормовой части салона установлен санузел. Все места в салоне снабжены специальными приспособлениями для вращения кресел для выполнения необходимых медицинских процедур во время полета.



## Поставлен 400-й Learjet 60

Компания Bombardier празднует важную веху в производственной программе самолетов семейства Learjet - ввод в эксплуатацию 400-го бизнес-джета Learjet 60XR. 28 февраля 2012 года на специальной церемонии юбилейный самолет Learjet 60XR был передан корпорации Cinopolis из Морелия, Мексика.

«Мы рады отметить это событие с компанией Cinopolis, заказчиком самолетов Learjet с 2002 года», говорит Фабио Ребелло, региональный вице-президент Bombardier Business Aircraft по продажам в Латинской Америке. «Самолеты семейства Learjet 60 имеют солидную репутацию в отрасли, предлагая уникальное сочетание непревзойденных характеристик, стоимости и комфорта салона.

Этот самолет отражает долгую и славную историю бизнес-джетов Learjet, а также инновационный, узнаваемый дизайн Bombardier».

Компания Cinopolis имеет в управлении 265 кинотеатров с 2690 экранами в Мексике, Гватемале, Сальвадоре, Коста-Рике, Панаме, Колумбии, Бразилии и Индии. Материнская компания Cinopolis, Organización Ramires SA DE CV, работает в сфере недвижимости и автомобильной промышленности в Мексике.

Нынешняя модификация среднего бизнес-джета семейства Learjet 60, 60XR, находится в эксплуата-



Руководители Cinopolis и Bombardier Business Aircraft празднуют передачу 400-го Learjet 60

ции с июля 2007 года. Отличительными особенностями этого самолета является высокая крейсерская скорость 0,81 Маха (861 км/ч), хорошая скороподъемность, а также топливная экономичность и низкие прямые эксплуатационные расходы на милю. Бизнес-джет сертифицирован для полетов на большой высоте, 51000 футов (15545 м), что позволяет экономить время за счет уменьшения влияния ветров, меньшего трафика и меньшей турбулентности.

Стоит отметить, что недавно 400-й самолет одного типа выпустила компания Cessna - им стал легкий Citation Mustang.



## Тренажер AW189 заработает в 2013 г.

Консорциум Rotorsim, которым владеют компании CAE и AgustaWestland, станет оператором первого в мире комплексного тренажера вертолета нового поколения AW189. Симулятор серии CAE 3000 установят в тренировочной академии AgustaWestland в Сесто-Календе (Италия). Занятия начнутся в третьем квартале следующего года.

В создании тренажера, которому будет присвоена категория D, примут участие обе компании-производителя. Тренажер будет построен в соответствии с сертифицированными технологиями CAE, предоставляющими возможность быстрого и безопасно переучивания на новую модель с точки зрения проведения оффшорных, правоохранительных и поисково-спасательных миссий, а также полетов на предельно малых высотах.

Симулятор Rotorsim будет оборудован сертифицированной авионикой AgustaWestland, программным обеспечением CAE и уникальной подвижной платформой CAE True с шестью степенями свободы, полностью имитирующей уровень вибраций реального AW189. Кроме того, на нем установят систему визуализации CAE Medallion-6000 и новую проекционную систему (210 на 80 градусов).

Сообщается, что AgustaWestland и CAE будут и впредь продолжать тесное сотрудничество в области создания симуляторов и тренажерных устройств для AW189.

Напомним, в Сесто-Календе в настоящее время размещены и работают тренажеры вертолетов AW109 Power и AW139.



## Dassault проанализирует полеты своих бизнес-джетов

Компания Dassault начала предлагать операторам бизнес-джетов Falcon услугу мониторинга полетных данных (Flight Data Monitoring - FDM). Подобные системы уже стали стандартом в коммерческих авиакомпаниях, и их использование способствовало повышению уровня безопасности полетов.

Мониторинг полетных данных – это сбор и анализ параметров полета, таких как ускорение, скорость, перегрузки, траектория и другие данные с целью сведения к минимуму факторов риска и улучшения эксплуатационной эффективности.

«Мониторинг и анализ полетных данных должны быть основным компонентом системы управления безопасностью полетов в летном отделе каждого оператора», говорит старший вице-президент отдела поддержки клиентов Dassault Falcon Жак Шове. «Новый сервис FDM специально разработан для операторов Falcon, и этим Dassault демонстрирует направление на безопасность и поддержку клиентов за рамками проектирования и производства».

С этой системой операторы смогут идентифицировать летные события, такие как нечеткий подход или отклонения от стандартных эксплуатационных процедур, а также другие параметры. В качестве части системы управления безопасностью полетов операторы смогут организовать специальные тренинги и применять корректирующие действия для управления рисками. Анализ полетных данных может также уменьшить затраты на обслуживание.



Кроме того, этот инструмент поможет операторам соответствовать европейским нормативным требованиям, которые предусматривают наличие контроля полетных данных.

FDM доступна для всех операторов Falcon, самолеты которых оснащены системой Quick Access Recorder (QAR). Чтобы воспользоваться результатами ее работы, операторы должны выгрузить данные из QAR в ноутбук и загрузить их на специальный веб-сайт. Результаты анализа доступны через нескольких минут. Кроме того, можно конфиденциально сравнить свои результаты с результатами других операторов.

CAE Flightscapе и RUAG являются приоритетными партнерами Dassault в этом проекте.



## Ковентри увеличил трафик на 64%

Как сообщают в компании Executive Jet Centre, трафик через FBO (принадлежит Coventry Airport) в январе месяце стал рекордным за последние три года.

По мнению специалистов FBO, Coventry Airport имеет большой потенциал для развития деловых полетов, и это связано с рядом причин. «Графство Мидлендс - все еще индустриальный центр Англии, так что мы наблюдаем большой спрос на полеты среди представителей деловых кругов. Coventry Airport - самый близкий аэропорт, по крайней мере, к двум десяткам главных городов в графстве. Существенное увеличение трафика в январе еще раз подтверждает необходимость развития этого направления в авиационном бизнесе аэропорта», - комментируют в компании.

Кроме этого в компании отмечают факт увеличения доли международных перевозок (Германия, Греция, Испания и Франция так же, как Исландия и Канада). И для этого в аэропорту предпринимают все возможное для того, чтобы Coventry Airport смог принимать воздушные суда среднего и суперсреднего классов, а также ультрадальние бизнес-джеты.



## Heliport продан

Британская инвестиционная компания Reuben Brothers объявила о приобретении лондонского вертодрома Heliport. Ранее BizavNews сообщал, что прежний владелец вертодрома Эндрю Дэвис, который также владеет одним из основных операторов вертодрома, компанией PremiAir, выставил его на продажу. Приобретая Heliport, Reuben Brothers расширяет свои авиационные инвестиции, в которые также входит аэропорт Лондон-Оксфорд, купленный в 2007 году. После значительной реконструкции аэропорт Оксфорд был признан «Лучшим британским аэропортом для деловой авиации в 2009 году».

Одним из главных операторов Heliport'a является группа компаний PremiAir Aviation, которая пока принадлежит бывшему владельцу вертодрома. Несмотря на смену собственника, PremiAir и Heliport будут продолжать совместную работу по целому ряду инициатив.

Лондонский Heliport расположен на реке Темза, и из него можно легко попасть в районы Вест-Энд и Сити. Это единственная, имеющая лицензию CAA, вертолетная площадка в Лондоне. Heliport находится в непрерывной эксплуатации с 1959 года и предоставляет услуги для вертолетных бизнес-перевозок, аварийно-спасательных служб и полиции. Вертолетная площадка имеет недавно обновленный терминал и VIP-зону.



На время проведения Олимпийских Игр Heliport будет исключен из запретной зоны полетов, и это означает, что через него пройдет большое количество высокопоставленных лиц и VIP-персон. Новые владельцы вертодрома таким образом могут способствовать продвижению другого своего авиационного актива - аэропорта Оксфорд, тем более, что Heliport находится от него в 20 минутах лета.

Heliport работает с 07.00 до 23.00, семь дней в неделю. Часы работы аэропорта Оксфорд - с 06.30 до 22.30 также без выходных, но это время можно увеличить по специальным разрешениям с 06.00 до полуночи каждый день.

## Система летной годности обновится

В ближайшие месяцы российские авиационные власти внедрят новые правила, определяющие процесс поддержания летной годности воздушных судов, а также описывающие контроль за данным процессом. Об этом на конференции «ТОиР авиационной техники в России и СНГ» рассказал заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Андрей Шнырев.

К реформе существовавшей системы власти подтолкнуло кардинальное изменение состава авиапарка в последние пять-шесть лет, трехкратный рост судов с иностранной регистрацией. Новые правила подразумевают, что инспекции летной годности будут производиться постоянно, а не раз в два года при продлении сертификата эксплуатанта, как это происходит сейчас. При этом сам сертификат станет бессрочным. Инспекции будут проводиться во время запланированных форм технического обслуживания. Сертификат организаций по ТОиР также станет бессрочным, а количество инспекций увеличится.

Помимо этого новые правила внесут изменения в процесс документирования технического обслуживания и ремонта. Существующая система значительно отличается от стандартов европейского и американского рынков, что создает дополнительные сложности эксплуатантам. По словам Шнырева, российские правила документирования будут гармонизированы с международными.

Полина Зверева  
Источник: АТО



## Проверяйте тормоза

FL Technics Jets расширяет перечень предоставляемых услуг и начинает обслуживание NLG/MLG колес и тормозов самолетов типа Hawker 125.

«На сегодняшний день в Европе насчитывается не более 5 цехов по обслуживанию и ремонту колес и тормозов, которые преимущественно расположены в Великобритании, Германии и Швейцарии, при этом в Восточной Европе до сих пор чувствовалась острая нехватка подобных центров. Приступая к обслуживанию колес и тормозов самолетов Hawker, мы сможем всецело удовлетворить потребности наших клиентов, операторов бизнес-джетов, находящихся в радиусе 1500 км от Вильнюса, в части технического обслуживания их самолетов. Благодаря выгодному соотношению цены и качества предоставляемых услуг, мы рассчитываем стать одним из ведущих провайдеров ТОиР самолетов деловой авиации в Восточ-

ной и Центральной Европе», - говорит генеральный директор FL Technics Jets Дарюс Шалуга.

По словам Д. Шалуги, ежегодно в цехах по обслуживанию и ремонту колес и тормозов производятся работы по замене порядка 10000 колес, и осуществляется ремонт 1500 тормозов, включая тестирование, текущий и капитальный ремонт, а также замену шин.

Рынок деловой авиации стремительно развивается, в особенности в Бразилии, России, Индии и Китае. Согласно прогнозам экспертов, к 2021 году в мире будет эксплуатироваться до 10000 бизнес-джетов, половина из которых будет поставлена операторам до 2016 года. До конца этого десятилетия в России и странах СНГ спрос на бизнес-джеты превысит 500, а в Европе – почти 2000 единиц.





## Прицел - на Восток

Мальтийский оператор Carre Aviation продолжает увеличивать количество ультрадальних бизнес-джетов. В конце февраля оператор ввел в эксплуатацию самолет Bombardier Global 500 (бортовой номер P4-MMM). Таким образом, у Carre Aviation в настоящее время достаточно серьезный парк деловых самолетов: Bombardier Global XRS, Global 5000, Challenger 850, а также Dassault Falcon 900B и Falcon 2000.

Такая структура авиапарка позволяет Carre Aviation выполнять трансконтинентальные перелеты практически из любой точки России – а именно этот рынок в будущем для компании станет приоритетным. Как рассказали BizavNews в Carre Aviation, анализируя итоги прошлого года компания приняла решение существенно укрепить свои позиции в России.

«Если крупные европейские компании начинают зачастую свой бизнес со столичных аэропортов в Москве и Санкт-Петербурге, то мы, проанализировав ситуацию на Урале, Сибири и Дальнем Востоке, пришли к выводу, что хотя темпы развития бизнес-перевозок в этих регионах немного ниже, зато потенциал развития достаточно перспективный. Именно в этих регионах, по нашему мнению, в настоящее время реально увеличивается количество деловых контактов с сопредельными государствами, а значит и на лицо будущий спрос на бизнес-чартеры», отметил источник в компании.

В 2012 году Carre Aviation также будет придерживаться плана модернизации воздушного парка. На подходе новые самолеты Bombardier.



## Hangar8 прогнозирует очень успешный год

Крупнейший английский оператор бизнес-авиации Hangar8 отчитался перед акционерами за первую половину текущего финансового года. Цифры, приведенные в официальном релизе компании, соответствуют заявлениям топ-менеджмента о позитивных прогнозах относительно успехов в 2011 финансовом году, который завершится в июне 2012 года.

В первой половине года доход компании вырос на 39% и составил 9,3 млн. фунтов, против 6,7 млн. за аналогичный период прошлого года. Выросли на 4 % и доходы от чартерных полетов до 5,1 млн. фунтов. С 8 до 30 самолетов увеличился воздушный парк, находящийся в управлении Hangar8, и с 6 до 11 увеличилось количество тяжелых реактивных самолетов. Количество выполненных рейсов также увеличилось на 14%.

В компании очень довольны промежуточными итогами текущего года. Найджел Пэйн, Председатель Правления компании, комментируя итоги, сказал: «Я восхищен работой Hangar8 за первые шесть месяцев текущего финансового года. Благодаря нашим стратегическим действиям в области маркетинга на европейском рынке и существенной модернизации парка, мы имеем подобные цифры. Кроме того наш план развития, обозначенный во время размещения IPO в конце 2010 года, вполне выполнен. Несмотря на трудный экономический фон в Европе, наша



бизнес-модель и тактика освоения новых рынков позволяет нам прогнозировать в текущем финансовом году очень хорошие результаты».

Hangar8 – один из лидеров бизнес-перевозок в Великобритании, работающий на рынке с 2002 года. В настоящее время парк компании, базирующейся в аэропортах Оксфорд и Биггин Хилл, состоит из семнадцати самолетов, включая Hawker 4000/900/850/800/750, Cessna Citation CJ2/XLS, Falcon 2000, Embraer Lineage 1000 и Phenom 100. Кроме того, в управлении перевозчика на декабрь 2011 года значилось 30 воздушных судов.

Самолеты Hangar8 также базируются в российских аэропортах (Москва и Краснодар) и в киевском «Борисполе».



## Dassault Aviation продал на 21% меньше

Dassault Aviation опубликовал предварительные результаты продаж в 2011 году. Если судить по ним, французский производитель покажет существенное сокращение продаж в прошедшем году по сравнению с 2010 годом. В общей сложности по итогам года выручка компании сократилась на 21% и составила 3,305 млрд. евро, а годом ранее этот показатель был на уровне 4,187 млрд евро. Причем, если в течение первых трех кварталов 2011 года падение исчислялось двухзначными числами, то в последнем квартале продажи сократились всего на 4% по сравнению с 2010 годом.



Тем не менее, Dassault Aviation заявляет, что это предварительные данные, и они не отражают годовой объем продаж самолетов, так как в этом отчете сведены воедино все доходы концерна.

Стоит отметить, что подразделение Dassault Falcon на конец третьего квартала 2011 года имело положительный баланс заказов на новые самолеты (за вычетом отказов). По состоянию на 30 сентября 2011 года в портфеле заказов 30 бизнес-джетов, в то время как на 30 сентября 2010 года этот показатель был отрицательным: -1 самолет.

В 2011 году в сегменте деловых самолетов компания имела следующие достижения:

- Запуск новой версии Falcon 2000 - Falcon 2000S;
- Сертификация EASA и FAA Falcon 900LX EASy II;



- Сертификация FAA системы улучшенного обзора (Enhanced Vision System - EVS) для Falcon 7X

Компания выпустит свой полный годовой отчет за 2011 год 22 марта 2012 года перед открытием фондового рынка.



Выручка, млн. евро	2010	2011	изменение, %
1-й квартал 2011	821	646	-21%
2-й квартал 2011	1 169	671	-43%
3-й квартал 2011	908	749	-18%
4-й квартал 2011	1 289	1 239	-4%
<b>ВСЕГО</b>	<b>4 187</b>	<b>3 305</b>	<b>-21%</b>

## Рынок долевого владения потерял крупного игрока

CitationAir, дочернее предприятие американского производителя самолетов делового класса Cessna Aircraft, эксплуатирующее парк самолетов Cessna Citation, откажется от схемы долевого владения, сообщает Aviation Week. Оператор мотивирует свое решение негативным влиянием продолжающейся экономической нестабильности на рынок бизнес-перевозок, а также успешностью другого своего продукта, программы Jet Card. Отраслевые эксперты полагают, что несмотря на уход с рынка крупного игрока, бизнес-модель долевого владения себя не дискредитирует и останется на рынке, хоть и в меньших масштабах. Оператор CitationAir, работающий по схеме долевого владения с 2000 года и ставший четвертой по количеству участников долевой программой в мире, недавно разослал своим клиентам уведомление о прекращении продаж долей в рамках программы Jet Shares и остановке действия членской программы Jet Access. Таким образом, спектр предложений компаний сократился до двух: предоплаченных часов Jet Card и программы управления ВС Jet Management.

«CitationAir сосредоточится на тех продуктах, которые выявили наибольший спрос», — сказал Уильям Шульц, занявший несколько месяцев назад должность президента компании. По его словам, оператор продолжит сотрудничество с настоящими участниками долевой программы до истечения сроков контрактов, после чего доли будут выкуплены. Согласно данным Jetnet, таких участников на данный момент более четырехсот.

За последние три года рынок услуг долевого владения существенно сократился. Крупнейшие операторы - Flexjet и NetJets — начали сокращения парка и персонала незамедлительно после первых ударов финансового кризиса. Результаты этих мер отрази-



лись на смежных отраслях, в частности, на производителях бизнес-джетов, потерявших сотни заказов, и на рынке труда, пополнившимся сотнями уволенных пилотов.

В последнее время, по мере стабилизации отрасли, операторы долевого владения намечают планы возвращения. Так, NetJets в марте прошлого года разместил заказ на 50 самолетов семейства Bombardier Global. Его конкурент, Flight Options, уже приступил к наращиванию парка, пополнив его 14 самолетами Embraer Phenom, Cessna Citation X и Nextant 400XT, причем все они, по свидетельству компании, распроданы. По словам представителей Flight Options в 2011 году было привлечено на 53% больше новых участников, чем в 2010. Однако они признают, что и этот

прирост, и ожидаемое пополнение в текущем году, в абсолютных цифрах является довольно скромным. Данную оценку поддерживает и Джо Моггенберг, президент аналитического агентства Argus. Он называет положение дел на рынке долевого участия «стагнацией» и считает, что шаг CitationAir является смелым, но продуманным и взвешенным решением. «Для других операторов долевого владения исход CitationAir может стать тревожным звонком, — считает он, — особенно для тех, кто работает на грани убыточности или вообще никогда не были прибыльными». По его прогнозам, рынок долевого участия, являющийся зрелым рынком, рано или поздно лишится еще одного - двух игроков. Однако Моггенберг отмечает, что в целом крупнейшим провайдером удалось создать устойчивую инфраструктуру, способную поддержать существование данной бизнес-модели в существующих условиях. Появляются и новые игроки: так, новый оператор Avantair, эксплуатирующий самолеты Piaggio Avanti, почти затмил CitationAir как по численности парка, так и по количеству участников.

Очевидно, для CitationAir схема долевого владения не принесла ожидаемой прибыли, в то время как услуги управления и особенно услуги предоплаченных чартерных рейсов становятся все более востребованными. Согласно данным Jetnet, в управлении компании находятся 17 ВС. Парк, эксплуатируемый по схеме долевого владения, составляет порядка полусотни самолетов Citation. Вряд ли материнская компания пожелает, чтобы все они разом пополнили ряды вторичного рынка. Такой парк может стимулировать оператора развивать чартерное направление. В прошлом году бизнес Jet Card вырос на 45%.

Керри Линч, AVIATION WEEK  
Источник: АТО

## Авиаотряду «Россия» купили 2 новых самолета

Специальный летный отряд «Россия», обслуживающий высших должностных лиц страны, в течение года пополнит свой парк первыми двумя российскими ближнемагистральными турбореактивными самолетами Ан-148. Их купят на замену физически и морально устаревшим Ту-134.

Контракт на поставку двух Ан-148 был заключен Управлением делами президента России (УДП) в декабре, рассказал «Известиям» источник в авиапроме. Пресс-секретарь УДП Виктор Хреков подтвердил факт подписания контракта, отказавшись от дополнительных уточнений; Хреков сослался на назначение самолетов и связанный с этим уровень секретности. В «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК) отказались комментировать детали сделки с УДП по тем же причинам секретности. Источник «Известий» уточнил, что оба самолета будут построены с VIP-салонами, а, значит, будут предназначены непосредственно для первых лиц государства. Поставка первого лайнера запланирована до конца 2012 года, второго – в начале следующего года. Однако, скорее всего, он также будет передан заказчику еще до конца этого года, считает источник в авиапроме.

Самолеты Ан-148 выпускаются на Воронежском авиазаводе, который имеет большой опыт производства самолетов для президентского спецотряда. Сейчас на нем ведутся работы по четырем дальнемагистральным Ил-96-300, заказанным УДП.

- За 2 года с момента начала эксплуатации значительно повысился уровень надежности самолетов АН-148 и коэффициент безопасности полетов, - отметили в пресс-службе ОАК. - Несмотря на имевшие место проблемы на первоначальном этапе, сейчас они уже показывают хороший налет. Так, средне-

срочный налет на один самолет в декабре достиг 320 часов. В среднем одно воздушное судно выполняет в сутки 3 парных рейса, иногда 4. Причем, самолет показывает свою эффективность на маршрутах разной протяженности.

В настоящее время полеты на этих бортах выполняются по 32 направлениям, в том числе в 19 российских городов, 10 пунктов дальнего зарубежья и 3 – в страны СНГ.

Разработчиком и производителем была проведена серьезная работа по повышению уровня надежности самолетов, соглашается главный редактор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев:

- Авиакатастрофа в Белгородской области (в марте 2011 года - «Известия») стала серьезным ударом по программе Ан-148 и выводы были сделаны. Была проведена дополнительная работа, пересмотрены многие вопросы, исправлены ошибки.

В спецотряде «Россия» уже началась подготовительная работа к получению самолетов нового типа. В минувшую среду объявлен первый конкурс на выбор учебной организации для подготовки и вводу в строй членов кабинных экипажей для Ан-148. Пока речь идет только о бортпроводниках. Указывается о необходимости подготовить 100 человек не более чем за 1,2 млн руб.

Наиболее реальным победителем конкурса считается лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК), которая в самом конце года в Домодедово открыла комплекс тренажеров для подготовки пилотов и бортпроводников специально для самолета Ан-148. В ИФК «Известиям» подтвердили намерение участвовать в конкурсе.

По словам Виктора Хрекова, сейчас идет полная модернизация всего авиационного парка президентского летного отряда: к 2015 году старых самолетов в нем не останется. Представитель УДП не исключил, что в будущем может быть принято решение и о закупке региональных отечественных самолетов Sukhoi SuperJet:

- Суперджеты должны пройти соответствующую обкатку. Есть правила, по которым новые самолеты 2 года должны эксплуатироваться, прежде чем мы займемся их приобретением.

В опубликованном УДП плане-графике размещения заказов для государственных нужд на 2012 год говорится о намерении разместить заказ на создание трех самолетов Ту-214СР со сроками поставки не позднее декабря 2015 года.

Не удержались в президентском отряде и от покупок иномарок: уже заказаны два Airbus A319. Одновременно были приобретены два итальянских вертолета Augusta. А два бизнес-джета Falcon 7X уже находятся в спецпарке. Больше закупок западной техники не предполагается, заверил Хреков.

В целом парк специального летного отряда «Россия» выглядит на сегодня достаточно разношерстным и включает в себя такие типы отечественных самолетов как Ил-96-300, Ту-214, Ту-204, Ил-18, Ил-62, Ту-154, Ту-134, Як-40, Як-42.

Евгений Девятьяров  
Источник: Известия



## Welcome, Boeing 747-8VIP!

Qatar Amiri Flight стала первым владельцем Boeing 747-8VIP. 28 февраля самолет (бортовой номер А7-ННЕ) был передан новому владельцу. Самолет был передан в исходной заводской комплектации и будет введен в эксплуатацию в 2014 г., после установки VIP-интерьера, которая пройдет в два этапа. Первым этапом станет оснащение воздушного судна системой AeroLoft, которая позволяет создать дополнительные 36,5 кв. м в салоне для размещения до восьми пассажиров. После этого самолет отправится в Гамбург, на предприятие Lufthansa Technik, где в течение двух лет ВС будет оборудовано спальными и ванными комнатами, кабинетами и прочими предметами обстановки.

Напомним, что в феврале 2012 года самолет выполнил несколько испытательных полетов. В ходе летной программы инженерами была проверена работа основных систем лайнера. На нескольких полетах присутствовали заказчики. Стоит отметить, что поставка самолета производится немного позже установленного графика, так как в процессе сертификации были выявлены небольшие технические недоработки, которые в настоящее время устранены.

Примечательно, что именно этот борт принимал участие во всех летных испытаниях Boeing 747-8, начиная с 2011 года.

Площадь салона 747-8 Intercontinental VIP-модификации составляет 4 786 квадратных футов (444,6 квадратных метров). Данный самолет будет оснащен системой AeroLoft производства Greenpoint Technologies, которая располагается над основным отсеком, между верхней палубой и хвостовой частью, создавая дополнительные 393 квадратных

футов (36,5 квадратных метров) пространства в салоне. Установка системы AeroLoft будет произведена специалистами Boeing Global Transport & Executive Systems (GTES) в городе Вичита, штат Канзас.

Самолет способен перевозить до 100 пассажиров, а дальность его полета составляет 8 840 морских миль (16 372 км). Boeing 747-8 обеспечивает значительное сокращение расхода топлива и вредных выбросов, а также создает на 30% меньше шума по сравнению со своим предшественником 747-400. Boeing 747-8 является самым быстрым гражданским самолетом в своем классе со стандартной скоростью 0,86 М.

Помимо Qatar Amiri Flight, на данный момент военно-воздушные силы США активно ищут замену Air Force One, самолету Boeing VC-25 (двум значительно модифицированным Boeing 747-200В). Как сообщается, наряду с вариантом Boeing 787 производитель предлагает американскому президенту и 747-8. В конце 2010 года правительство Южной Кореи сообщило, что оно рассматривает возможность приобретения 747-8 в качестве президентского самолета. А всего в настоящий момент нераскрытые клиенты заказали девять Boeing 747-8 в VIP конфигурации.



Последующие самолеты, которые авиастроитель поставит в течение 2012 г., предназначаются для авиакомпании Abu Dhabi Amiri Flight (ОАЭ), которая обслуживает королевскую семью эмирата Абу-Даби, и авиакомпаний Катара.

Qatar Amiri Flight – бизнес-перевозчик, принадлежащий правительству Катара. Компания основана в 1977 году и осуществляет перевозки исключительно королевской семьи Катара и высших государственных чиновников страны.

В настоящее время перевозчик эксплуатирует шестнадцать бизнес-лайнеров: Airbus A310-308, Airbus ACJ319, Airbus ACJ320, Airbus A330-200, Airbus A340-200, Airbus A340-541, Boeing 747SP, Bombardier BD-700-1A10 Global Express. Средний возраст самолетов составляет 11 лет при очень небольшом налете.

## Тесный Гонконг

Число бизнес-джетов, зарегистрированных в Гонконге, стремительно растет. Большинство этих самолетов принадлежит владельцам материковой части Китая. Как считают аналитики, основная причина роста – бюрократические препятствия, жесткая налоговая политика и отсутствие нормальной инфраструктуры на материке.

«Эксплуатация самолета в Гонконге намного выгоднее, чем в большом Китае. Импорт самолета в Китай – тяжелый процесс, и покупателям необходимо заплатить 5-процентный таможенный налог в дополнение к 17-процентному налогу на добавленную стоимость. В Гонконге же налога на импорт частных реактивных самолетов нет. Именно это и привлекает китайских клиентов», – считает Президент Hongkong Jet Крис Бачхолз.

Хорошим примером развития бизнес-перевозок в Гонконге может служить опыт «дочки» HNA Group (Hainan Airlines Co Ltd), которая в прошлом году вышла на рынок деловых чартеров Гонконга. Зарегистрировав в течение года 11 бизнес-джетов (включая самолеты, находящиеся в управлении), компания за короткий срок смогла существенно увеличить продажи и уже обнародовала свои планы развития на пять лет вперед (количество воздушных судов за этот период должно достигнуть 100).

В настоящее время количество воздушных судов, зарегистрированных в Гонконге, составляет 60 машин (например в 2008 году было всего 20 самолетов). Здесь пока лидером остаются компания Metrojet, а также европейские перевозчики Jet Aviation и TAG Aviation Asia. Но уже в ближайшем будущем о своих амбициях заявят ряд ближневосточных операторов.

Однако есть проблема, с которой власти Гонконга как бы ни хотели в ближайшем будущем справиться

ся не смогут. Это территориальная ограниченность. И если несколько лет назад ходили разговоры о том, чтобы сделать «младшего брата» Chek Lap Kok Airport в виде такого же «искусственного» острова-аэропорта, а также о реконструкции старого аэропорта Kai Tak, то сейчас от этих планов отказываются по разным причинам, в том числе и из-за дороговизны проектов. Эту тему поднимал на прошедшей в феврале выставке Singapore Airshow 2012 президент Gulfstream Aerospace Лэрри Флинн, выступая на открытии учебного центра Gulfstream в Гонконге. По его словам в настоящее время единственный аэропорт Гонконга, безусловно, соответствует всем нормам международных стандартов обслуживания, но растущий спрос на бизнес-чартеры в ближайшее время может реально повлиять на общую ситуацию в аэропорту.

На сегодняшний момент только треть самолетов могут разместиться в двух ангарах Chek Lap Kok, а стоянок не хватает просто катастрофически. Самолеты расставляют где угодно: в грузовом секторе, за диспетчерско-контрольным пунктом, а иногда и за пределами перрона на другой стороне взлетно-посадочной полосы. Это, конечно, не нравится клиентам, да и время трансфера от терминала до трапа самолета иногда может занимать около часа, так как трафик полетов в Chek Lap Kok Airport один из самых высоких в мире. Известно, что Гонконг – деловая столица Азии, и во время проведения всевозможных форумов, конференций и выставок эта проблема обостряется до предела.



«Поэтому Китаю впору задуматься о реальном расширении количества аэропортов вне Гонконга применяя аналогичные схемы работы с клиентами (либерализация налогового законодательства и прочее)» – комментирует г-н Флинн. В качестве таких аэропортов г-н Флинн называет Шанхай, Гуанчжоу и ряд других крупных деловых мегаполисов.

Временной передышкой в этой сложной ситуации может стать открытие нового Центра Деловой Авиации, который начнет работу во втором квартале текущего года. По словам директора нового центра Шери Чеунга, ввод в эксплуатацию ЦДА немного разрядит ситуацию, но не надолго, ведь темпы роста бизнес-перевозок стремительно растут, и уже через два-три года необходимо будет снова принимать оперативные решения по существенной модернизации аэродромного комплекса.

## Хорошие новости со вторичного рынка

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в январе 2012 год. Начало этого года на вторичном рынке ознаменовалось переходом сегмента турбовинтовых самолетов в категорию «рынок продавца». Аналитики кампании считают, что если на вторичном рынке продается менее 10% активного флота самолетов и менее 7% активного парка вертолетов, то этот сегмент переходит в разряд «рынка продавца».

Относительное количество выставленных на продажу воздушных судов во всех секторах рынка в январе 2012 года снизилось по отношению к январю 2011 года. Причем рынок турбовинтовых самолетов по-

казал уровень значительно ниже 10%, что четко его позиционирует как «рынок продавца».

В то же время по количеству сделок купли-продажи самолеты и вертолеты находятся по разные стороны. Тогда как рынок бизнес-джетов и турбопропов показал увеличение активности покупателей по сравнению с началом прошлого года на 3,7% и 1,4% соответственно, то в вертолетном сегменте в январе 2012 года наблюдалось двузначное снижение операций против января 2011 года.

Стоимость подержанных самолетов и вертолетов также показала за прошедший год положительную динамику. Особенно отличаются турбовинтовые

самолеты и газотурбинные вертолеты, цена на которые выросла более чем в 1,5 раза. Стоимость поршневых вертолетов чуть-чуть упала, однако следует помнить, что именно этот сегмент во время кризиса шел по этому параметру против рынка, то есть цена росла.

Вообще, наиболее целостно выглядит вторичный рынок бизнес-джетов – именно в этом сегменте все параметры по сравнению с 2011 годом следуют в правильном направлении. То есть падает относительное количество продающихся самолетов и время экспозиции, а растет цена и активность покупателей. В других сегментах такой четкой логики пока нет, а значит они еще не совсем «оклемались».



Worldwide Trends				
January	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
% of Fleet For Sale 2012	13.7%	9.3%	6.4%	6.0%
% of Fleet For Sale 2011	14.6%	10.6%	7.0%	7.1%
Change - % For Sale	<b>(-0.9) pt</b>	<b>(-1.3) pt</b>	<b>(-0.6) pt</b>	<b>(-1.1) pt</b>
January 2012 vs. January 2011				
% Change - Sale Transactions	3.7%	1.4%	<b>-15.6%</b>	<b>-12.3%</b>
Change - Avg. Days on Market	<b>-126</b>	103	24	138
% Change - Avg. Asking Prices	14.3%	51.6%	58.0%	<b>-0.5%</b>



## Азиатский магнетизм

Уже в марте текущего года NetJets объявит о создании нового подразделения в Китае.

«Несколько лет назад состояние NetJets было моим беспокойством номер один – затраты на ее деятельность совсем не соответствовали доходам от работы компании. Но теперь все позади, и мы снова на плаву и готовы укреплять этот бизнес, а также искать новые рынки для наших продуктов» - с этих слов Уоррен Баффетт начал свое ежегодное обращение к акционерам.

2011 год закончился для NetJets весьма успешно и достаточно неожиданно. Нестабильные первый и второй кварталы сменились застойным третьим и прибыльным четвертым. В итоге, компания за последние четыре года сумела выйти в плюс, закончив

год с десятью процентами прибыли (\$227 млн., против потерь в \$711 млн. в 2009). При этом компания сократила флот самолетов на десять процентов и констатировала уменьшение продаж на рынке долевого владения. Однако в настоящее время компания остается одним из крупнейших заказчиков самолетной техники, она ожидает поставок на общую сумму в \$2.8 млрд.

NetJets, которая получает 80 % своего дохода на североамериканском рынке и в Европе, все чаще в последние два года стала задумываться о реальной экспансии в активно развивающиеся регионы с хорошим потенциалом и перспективами «интересных» инвестиций. Именно по этой причине в прошлом году компания активно искала партнеров в Китае и Индии, а также в Саудовской Аравии. Но наиболее

реальные договоренности были достигнуты именно с китайскими партнерами, имена которых будут оглашены на предстоящей АВАСЕ 2012. Внимательно изучив ситуацию на китайском рынке и реально оценив возможные риски в компании посчитали необходимым уже до конца текущего года начать процесс создания полноценного совместного предприятия по подобию NetJets Europe, которая с 1996 года превратилась в крупнейшего частного бизнес-перевозчика в Европе. Известна также и реакция официальных авиационных властей Китая, которые уверяют о том, что все перечисленные NetJets «пожелания» относительно будущего бизнеса в Китае будут учтены.

Окончательно обо всех деталях продвижения и развития NetJets будет объявлено в середине марта. В настоящее время известно, что рассматривается возможность базирования до 25 ультрадальних бизнес-джетов и открытие до четырех собственных FBO на территории КНР, а также строительство сервисного центра. Для китайских клиентов также будут доступны программы долевого владения самолетами.

Пока же идет подготовка к будущим проектам, NetJets Europe пытается сохранить лидирующие позиции в России. На этой неделе стало известно, что перевозчик запускает новый продукт «Высокая эффективность», разработанный специально для российских клиентов. Компания делает специальное предложение для владельцев карт и для участников программы долевого владения, которые приобретают 50 и более летных часов. Благодаря постоянным инвестициям с 2004 года и текущему объему полетов NetJets Europe, сейчас компания может предложить клиентам 20-процентную скидку на полеты продолжительностью более трех часов. Это предложение действительно для клиентов, вылетающих из Москвы и Санкт-Петербурга на самолетах Hawker 800 или Falcon 2000 в любой европейский аэропорт.

NetJets Europe начала летать в Россию в 2004 году. Среднегодовое количество полетов составляет около 2000. Компания хорошо понимает уникальность России с точки зрения ее географического положения и масштаба. Огромная территория и относительная удаленность Москвы и Санкт-Петербурга от основных европейских бизнес-центров и европейских курортов создают необходимость долгих перелетов. Чтобы удовлетворить спрос и пожелания клиентов, а также сделать еще более выгодным для клиентов соотношение цены и качества, NetJets Europe создала это предложение специально для российского рынка.





## Avinode Business Intelligence Newsletter

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



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

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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	22	34	26	23	32	33	31	169
Великобритания	24	29	61	34	6	79	21	185
Франция	20	49	110	25	6	49	36	229
Италия	6	42	23	24	1	43	17	88
Австрия	21	14	15	1	1	4	11	52
Швейцария	41	84	58	37	2	10	27	149
Россия	21	37	271	25	12	77	24	315

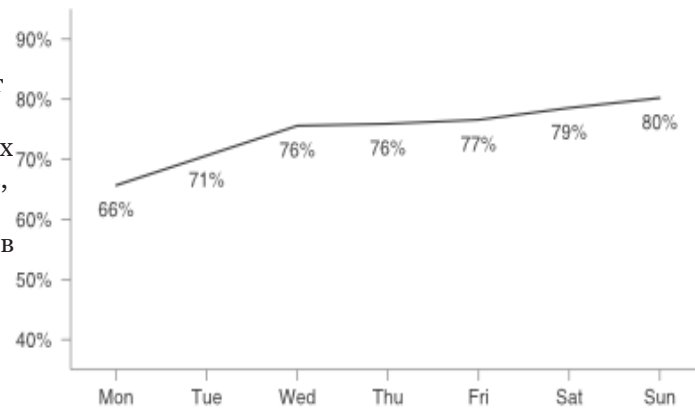
### **Количество Empty Legs.**

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

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	13	3	1	2	2	5	6	7
Великобритания	5	28	4	0	3	6	2	14
Франция	1	4	12	2	2	9	4	20
Италия	4	0	3	1	0	2	0	15
Австрия	5	2	0	0	5	1	3	5
Швейцария	5	5	3	2	0	4	10	18
Россия	6	2	5	2	1	3	3	10

### Индекс наличия свободных самолетов

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



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

### Индекс стоимости летного часа.

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



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

### Индекс спроса

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



### Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1 648	€ 1 613	€ 1 609
Cessna Citation Excel	€ 2 764	€ 2 771	€ 2 821
Bombardier Challenger 604	€ 4 747	€ 4 714	€ 4 521

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 18 Cessna Citation Jet, 27 Cessna Citation Excel и 36 Bombardier Challenger 604.

### Самые популярные аэропорты вылета

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

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