



Старье никому не нужно



Аналитики прогнозируют продолжение низкого спроса на старые самолеты.

“Не смотря на мировые беды, мы ожидаем постепенного улучшения спроса на последние модели самолетов всех размерностей в хорошем состоянии”, говорит авиационный аналитик по ценам Флетчер Олдредж в последнем квартальном издании бюллетене Vref. «Однако, некоторые сегменты старых самолетов, снятых с производства и безнадежно устаревших, оказались раздутыми и никогда не смогут восстановиться».

Флетчер Олдредж в этом частично винит кредитные ограничения, связанные с самолетами, которые были выпущены более 20 лет назад, и говорит, что Challenger 601, Cessna Citation III, Learjet 35 и 55, Falcon 50, Gulfstream GIII и Hawker 700 могут ждать трудные продажи в течение длительного времени. «Эти самолеты могут представлять замечательные покупки», добавил он, «... но эксплуатационные расходы могут ошеломить». И, как отметил г-н Олдредж, предыдущие модели этих «старичков» - Challenger 600, Learjet 24 и 25, Falcon 10 и 20s, GII и Hawker 400 и 600 – несут на себе печать рецессии «ДОТ-КОМОВ».



Embraer отчитался о поставках в 3Q10

Бразильский производитель Embraer сообщил, что в течение третьего квартала 2010 (3Q10) было поставлено 44 реактивных самолета

стр. 4

СОБЫТИЕ



Тренажеры для G250 и G650 почти готовы

FlightSafety International завершила инженерную разработку и производство первого тренажера самолета Gulfstream G650. Кроме того, приближается к завершению подготовка первого тренажера Gulfstream G250.

стр. 6

СОБЫТИЕ



Цейтнот

Во вторник состоялась российская премьера документального фильма «360 вокруг света». Документальный фильм рассказывает о кругосветном перелете экипажа ретро самолета Sabreliner 65 под управлением Рикардо Мортара.

стр. 7

АНАЛИТИКА



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация с 11 по 17 октября 2010 г.

стр. 9

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

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

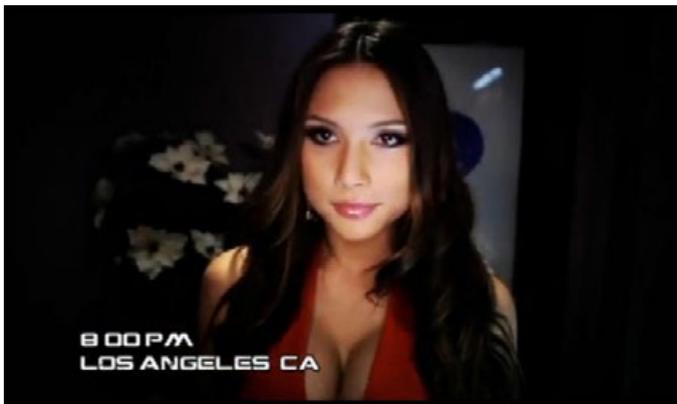


Как G650

Молодежная поп-культура использует в качестве объекта вдохновения бизнес джет.

Может ли бизнес джет стать источником вдохновения при создании клубного хита? Сейчас в США набирает популярность трек, в котором упоминается, правда в неявной форме, новейший бизнес джет Gulfstream G650! Неформальное наименование самолета G6 активно используется лос-анджелесским коллективом Far East Movement в композиции «Like a G6». Конечно ассоциация, которая используется при упоминании этого самолета, не совсем «правильна», но в глазах молодежи это только плюс. Лирическая героиня композиции сравнивает свое состояние после приема алкоголя как чувство полета на G6. Хотя некоторые поклонники коллектива думают что G6 – это автомобиль Pontiac G6 или вообще жаргонное «хороший секс». Но по словам создателей трека, Pontiac летать не может...

Такое может показаться необычным в клубной песне, но это не в первый раз, когда самолет производства Gulfstream упоминается в смысловой структуре текста песни. Так, например, Джесси Маккартни выпустил сингл “Leavin” в котором упоминается «G5» - бизнес джет Gulfstream G550.



Авипарк президента пополнятся двумя Ил-96

У лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» появился шанс избавиться от самолетов обанкротившейся «КрасЭйр». Лайнеры могут достаться управлению делами президента России, которое сегодня объявило открытый конкурс на поставку двух Ил-96-300. Из документации следует, что самолеты должны быть произведены не ранее 2004 г., то есть могут быть не новыми, а поддержанными. Под описание, в частности, подпадают два воздушных судна, которыми владеет «Ильюшин Финанс Ко.».

Самолеты должны поступить заказчику в 2011 и 2012 гг.

Конкурс на поставку двух самолетов Ил-96-300 был объявлен сегодня. Максимальная цена контракта составляет почти 4 млрд руб. (точная стоимость — 3 959 012 400 руб.). Планы должны быть произведены не ранее 2004 г., налет с начала эксплуатации — не более 127 тыс. часов. Самолеты заказывают в трехклассной компоновке: девять мест VIP, 24 места бизнес-класса и 140 мест в экономическом классе. Еще одно требование — наличие современной информационно-развлекательной системы для пассажиров.

Первый самолет должен быть поставлен не позднее 31 декабря 2011 г., второй — до 1 декабря 2012 г. Однако важность сроков поставки составляет лишь 10% в критериях оценки, 90% — цена. Победитель конкурса будет определен 13 ноября 2010 г. Первый платеж в размере 958 312 400 руб., в соответствии с проектом контракта, будет осуществлен в феврале 2011 г.

Подходящих самолетов всего два.

С 2004 г. построены только семь самолетов Ил-96-300. Три таких лайнера эксплуатирует кубинская Cubana de Aviación, столько же — в специальном летном отряде «Россия». Еще два Ил-96-300 с бортовыми номерами 96014 и 96017 летали в компании

«КрасЭйр», разорившейся в 2008 г. Эти самолеты принадлежат лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» и сейчас хранятся на заводе ВАСО. Представитель «Ильюшин Финанс Ко.» Андрей Липовецкий сообщил «Маркеру», что компания готова принять участие в конкурсе, поскольку у нее есть самолеты, соответствующие заявленным в документации характеристикам.

Новые самолеты построить не успевают.

В управлении делами президента пресс-секретарь управления Виктор Хреков рассказал «Маркеру», что Ил-96-300 закупают не для первых лиц государства, а для перевозки групп сопровождения. Сопровождающие лица сейчас летают на Ил-62, которые почти выработали свой ресурс. Построить новые самолеты российский авиапром сможет не ранее 2015 г., поэтому управделами решилось купить поддержанные лайнеры. Заказчик уверен, что самолеты находятся в хорошем состоянии и после модернизации будут как новые.

Источник: Маркер



Вторичный рынок затормозился

В последнем ежемесячном докладе JPMorgan по состоянию рынка бизнес авиации, выпущенном в пятницу 8 октября 2010 г. говорится, что вторичный рынок оказался в застое. Тем не менее, аналитики ожидают, что тенденция в сторону уменьшения предложения поддержанных бизнес джетов после так называемой перезагрузки продолжится.

Почти 3-процентное снижение запасов бизнес джетов на вторичном рынке за 12 месяцев с июля 2009 года, когда был пик перенасыщения рынка, в сентябре уже второй месяц подряд незначительно увеличивается (на 0,1 процента). Доля поддержанных деловых самолетов от общемирового флота зависла в прошлом месяце на уровне 11,7%, что выше, чем наблюдалось в июле 2010 г. - 11,4%.

Тем временем, в отчете JPMorgan говорится, что цены на поддержанные бизнес джеты упали до уровня 1997 года, а высокие запасы могут генерировать дополнительное ценовое давление. «Независимо от того, что цены находятся в движении, вероятно потребуется улучшение макроэкономической перспективы для создания спроса среди потенциальных покупателей большого количества недорогих поддержанных пока еще бизнес джетов», говорит аналитик JPMorgan Джозеф Надол III.

Финансовые показатели третьего квартала также вряд ли смогут показать улучшение на рынке новых бизнес джетов. «Cessna уже объявила о сокращении производства, и мы ожидаем таких же заявлений от других производителей», сообщает в заключении исследования.



Прибыльность больше не стимул.



Спрос на деловые самолеты давно был неразрывно связан с корпоративной рентабельностью - когда компании делают деньги, производители продают больше самолетов. В нынешних непростых условиях эта взаимосвязь стала не так явна, а то и совсем исчезла.

Многие развитые экономики начинают медленно выходить из глубин рецессии и в настоящее время корпоративные отчеты уже показывают докризисные уровни прибыльности. Но «самочувствие» производителей деловых самолетов до сих пор остается шатким.

По данным американского Бюро экономического анализа (BEA), цифры второго квартала 2010 года показывают, что прибыль корпораций США в годовом исчислении приближается к \$ 1693 млрд.

«Это невероятное состояние, когда прибыль компаний стала различаться на более благоприятную для роста спроса на бизнес джеты и менее благоприятную», говорит старший аналитик Teal Group Ричард Эбулафия (Richard Aboulafia). «Следует отметить, что показатели прибыльности в промышленности значительно выросли во всех секторах бизнеса».

В соответствии с данными BEA, прибыль промышленности США выросла с \$ 53 млрд. в 2001 году и \$ 48 млрд. в 2002 году до \$ 305 млрд. в 2006 году и \$ 271 млрд. в 2007 году. Результаты второго квартала этого года еще не опубликованы, но в первом квартале 2010 года производственный сектор показал результаты, которые почти соответствовали уровням пика 2006-2007 годов.

«Поскольку изменение уровня поставок самолетов обычно следует с лагом в 12-24 месяцев за изменениями корпоративных прибылей, хорошей новостью станет то, что возможно мы увидим рост производства бизнес джетов в середине 2011 года. Плохая новость заключается в том, что пока существуют серьезные опасения в реализации этого радужного прогноза», говорит аналитик. «Корпоративные прибыли не отражают ситуацию в целом в экономике. Безработица по-прежнему довольно высока, а экономики развитых стран пока растут вялыми темпами». Больше всего это видно на примере фондового рынка: стоимость акций компаний пока не восстановилась на уровне, соответствующем нынешним корпоративным прибылям.

Хорошие показатели прибыли не обязательно являются признаком здоровой экономики. «Компании показывают хорошие финансовые результаты, потому что они значительно сократили расходы. Скромные показатели потребительского и корпоративного спроса в прошедшем году смогли использовать только наиболее экономные компании с высокой производительностью труда», подытожил Ричард Эбулафия.

По материалам Flightglobal.com



Embraer отчитался о поставках в 3Q10

Бразильский производитель Embraer сообщил, что в течение третьего квартала 2010 (3Q10) было поставлено 44 реактивных самолета, 20 из которых на рынок регулярных авиаперевозок и 24 бизнес джета. Таким образом, число самолетов, поставленных в течение первых девяти месяцев этого года, подошло к 154. Портфель заказов компании оставался стабильным и на 30 сентября 2010 составил \$15,3 млрд.

Embraer продолжает инвестиции в службу поддержки в целях расширения охвата и качества предоставляемых услуг.

Третий квартал был отмечен важными продажами на рынке коммерческих авиаперевозок, о которых было объявлено в июле на 47-й выставке «Farnborough International Airshow» (FIA) в Англии. Там Embraer сообщил о продаже 37 новых региональных самолетов E-Jet.

Портфель заказов Embraer на рынке коммерческих авиаперевозок на 30 сентября 2010 распределился следующим образом:



Поставки	3Q10	2010
Коммерческая авиация	20	70
Embraer 145	1	4
Embraer 170	1	8 (2)
Embraer 175	1	5
Embraer 190	11	38
Embraer 195	6	13
Деловая авиация	24	83
Phenom 100	16	67
Phenom 300	6	11
Legacy 600	-	2
Lineage 1000	2	3
Военный заказ	-	1
Legacy 600	-	1
ИТОГО	44	154

Модель самолета	Твердый заказ	Опцион	Поставки	Невыполненные заказы
Семейство ERJ 145				
ERJ 135	108	-	108	-
ERJ 140	74	-	74	-
ERJ 145	708	-	703	4
Итого по ERJ 145	890	-	886	4
Семейство EMBRAER 170/190				
Embraer 170	191	47	180	11
Embraer 175	173	278	130	43
Embraer 190	456	356	301	156
Embraer 195	95	66	60	35
Итого по Embraer 170/190	915	747	671	245
ИТОГО	1805	747	1557	249

В скобках кол-во самолетов в операционном лизинге

В 3Q10 на рынок бизнес авиации компанией Embraer были поставлены 24 самолета, 16 Phenom 100, шесть Phenom 300 и два Lineage 1000 - один в Мексику и один в Объединенные Арабские Эмираты.

Кандидаты на Custom Jet Awards

Комитет Custom Jet Awards представил номинантов на первую премию, в которой выбирается лучший фирменный дизайн раскраски самолета и лучший дизайн интерьера. Награждение победителей будет проходить во время Custom Jet Show 7 ноября 2010 года в Шарм-эль-Шейх, Египет.

Награды будут вручаться в категориях «Лучшая индивидуальная раскраска» (Best Customised Liv-
ery Design) и «лучший индивидуальный интерьер самолета» (Best Customised Aircraft Interior) за достижения производителей самолетов, технических центров, владельцев воздушных судов и дизайнеров при переоборудовании регулярных и частных самолетов.

Итоговый список номинантов на награды:

Лучший фирменный дизайн раскраски

Boeing 737-7JF, Petroff Air, Россия



Boeing 737-300, Small Planet Airlines, Литва



C-680 Cessna Citation, Smart Aviation, Египет



Bell 429, Bell Helicopter Textron, США



Лучший интерьер

- 318 Elite, Airbus, Франции
- Boeing 737-7JF, Petroff Air, Россия
- Challenger 850, Emerald Jets, Ливан
- Bell 429, Bell Helicopter Textron, США
- Challenger 300, Bombardier, Канада
- Phenom 300, Embraer, Бразилия
- C-680 Cessna Citation, Smart Aviation, Египет

По материалам Fly Corporate



Тренажеры для G250 и G650 почти готовы

FlightSafety International завершила инженерную разработку и производство первого тренажера самолета Gulfstream G650. Он должен прибыть в Центр обучения FlightSafety в Саванне, штат Джорджия, в декабре 2010 года.

Кроме того, приближается к завершению подготовка первого тренажера Gulfstream G250, который планируется доставить в учебный центр в Саванне в апреле 2011 года.

Развитие комплексных тренажеров (full flight simulator) Gulfstream G650 и Gulfstream G250, усовершенствование методик обучения и программы обучения летного и технического персонала FlightSafety International ведутся в тесном сотрудничестве с Gulfstream и одновременно с программами развития самолетов.

“Наши тесные рабочие отношения с Gulfstream будут гарантировать, что тренажеры, обучающие методики и курсы точно отражают летные и эксплуатационные характеристики самолетов, и что операторы будут



Панель приборов G250

иметь возможность всеобъемлющего, технологически продвинутого обучения”, сказал президент и исполнительный директор FlightSafety International Брюс Уитмен.

В программе обучения на новые самолеты Gulfstream компания FlightSafety применила новый продукт iFlightDeck. Эта инновационная веб-технология обучения предоставляет операторам возможность через интерактивный сенсорный дисплей иметь полное изображение кабины экипажа и он-лайн доступ к учебным пособиям самолетов от Gulfstream и FlightSafety. iFlightDeck также используется в обучении по наземному обслуживанию и сервису самолетов, в новом расширенном курсе устранения неполадок воздушных судов и в курсе подготовки техников по электронным системам самолета, аккредитованном NCATT - Национальным центром авиационных и транспортных технологий (National

Center for Aerospace and Transportation Technologies).

Комплексные тренажеры, полностью имитирующие полет Gulfstream G650 и Gulfstream G250, будут оснащены последними достижениями FlightSafety в технологии моделирования полета, включая визуальную систему VITAL X, электрический привод перемещения и контроля. Они будут отвечать требованиям уровня D и приступят к работе в 2011 году до ввода в эксплуатацию самолетов.

FlightSafety была официальной авторизованной производителем учебной организацией Gulfstream Aerospace Corporation в течение последних четырех десятилетий. Компания предлагает обучение на самолетах Gulfstream в Центрах в Лонг-Бич, штат Калифорния, в Даллас/Форт-Уэрт, штат Техас, в Филадельфии/район Уилмингтон, в Саванне, штат Джорджия, и в Лондонском аэропорту Фарнборо, Соединенное Королевство.



Цейтнот

Во вторник состоялась российская премьера документального фильма «360. Вокруг Света». Этот документальный фильм, снятый Ланой Паршиной, рассказывает о кругосветном перелете экипажа ретро самолета делового класса Sabreliner 65 под управлением экипажа во главе с Рикардо Мортара. Полет был совершен с 19 по 21 марта 2010 г.

Перед показом организатор мероприятия «Jet Media» собрал представителей СМИ на пресс-конференцию с экипажем. 63 летний пилот и владелец самолета Рикардо Мортара рассказал о том, как готовился рекордный перелет. По его словам, после рождения идеи до осуществления перелета прошел почти год, большая часть которого ушла на то, чтобы убедить своих будущих соратников в реальности этой идеи. И еще полгода потребовалось на расчет, прокладку и согласование маршрута. Из просто идеи совершить кругосветный перелет, после предварительных расчетов, появилась надежда установить мировой рекорд по скорости кругосветного перелета. Предыдущие рекорды пока принадлежат Стиву Фоссету, который совершил беспосадочный кругосветный перелет в 2006 г. на специально сконструированном самолете за 67 часов 1 минуту и Арнольду Палмеру, облетевшему вокруг мира за 57 часов 26 минут, правда, на более легком самолете Learjet 36.

В команду вошли кроме самого Рикардо Мортара его сын Габриэль в качестве второго пилота, запасным пилотом Флавьен Гудерцо и Алан Хей-Николс в качестве наблюдателя. На земле, находясь в Швейцарии, полет координировал Томас Зорман. Как оказалось, самая большая сложность в организации подобного перелета – это согласование действий аэропортовых служб и скорости заправки топливом в аэропортах, где запланированы промежуточные посадки. Потому как скорость



Рикардо Мортара (в центре) и его сын Габриэль (справа) в фойе к/т «Художественный»

самолета в полете особо не увеличишь. А бизнес джет Sabreliner 65 Рикардо выбрал с самого начала, объяснив, что это его любимый самолет. В самом деле, история его создания довольно интересна. Конструкция самолета ведет свои корни от истребителей Sabre 85 и F-100, и Sabreliner считается одним из первых классических бизнес джетов. Попутно с подготовкой перелета пришла идея снять документальный фильм. Лана Паршина, которая уже имела за плечами один фильм, согласилась участвовать в этом проекте. Ей захотелось снять свой второй фильм о каком-нибудь уникальном событии, а кругосветный перелет как раз таковым является. И

из Голливуда была выписана команда операторов. Самолет Мортара стартовал из Женевы. Далее маршрут проходил через Бахрейн, затем Коломбо, Макао, Осака, Петропавловск-Камчатский, Анкоридж, Лас-Вегас, Монреаль. Следующая посадка должна была произойти в Кеблавике в Исландии, но тут случилось нечто, чего не мог предвидеть никто! В Исландии, в районе ледника Eyjafallajokull, начал извержение вулкан. Из-за этого все исландские аэропорты оказались закрыты, и экипажу пришлось вернуться в Канаду, в Гусиный залив. Этот форс-мажор стоил экипажу не только большого количества нервных клеток, но и, в общей сложности, четырех

часов драгоценного времени. Рикардо рассказал о своих сомнениях: «Мы получили сообщение об извержении на половине пути от Монреаля до Кеблавика. У нас было две возможности: вернуться в канадский аэропорт или, изменив маршрут, отправиться напрямик в Шаннон. Последний вариант был гораздо рискованнее, так как горючего могло не хватить. И к тому же тогда общий маршрут сократился бы, и наш перелет не засчитали бы за кругосветный (протяженность должна быть чуть меньше 37000 км). Я не готов был пойти на такой риск, учитывая, что под нами не было земли, только океан».

В Гусином заливе экипажу пришлось заново пересчитать маршрут, чтобы пролететь необходимое расстояние для установления рекорда. В итоге, первоначальный отрезок Кеблавик-Касабланка-

Женева был изменен на Шаннон-Марракеш-Женева, а общий путь составил 36 900 километров. «Вулкан не входил в план полета», - сказал Мортара, - «но сделал нашу миссию еще более захватывающей».

А самым запоминающимся пейзажем на всем протяжении маршрута Рикардо назвал окрестности Петропавловска-Камчатского.

В итоге, результат полета – 57 часов 54 минуты. И это со всеми неприятностями, которые подстерегали пилотов. Кроме вулкана, драгоценные минуты терялись в аэропортах при ожидании топливозаправщиков. Особенно в фильме драматическая выглядит сцена последней дозаправки в Марракеше, где пришлось ждать топлива 15 минут, а потом еще и затянулось ожидание на рулежке перед взлетом. Когда самолет взлетел, всем уже было ясно, что рекорд Арнольда Палмера побить не удастся. Но все-таки основной задержкой стал вулкан. И надо отдать должное Рикардо и его команде в том, что они не сдались в Канаде, а продолжили бороться до последнего.

Сам фильм о кругосветном перелете снят в виде интервью. Участники подготовки и самого перелета рассказывают о своих мыслях и впечатлениях. Фактические сцены самого перелета не особо впечатляют, но так и должно быть. Кабина и пассажирский салон довольно маленькие, к тому же забиты необходимыми в полете вещами. И в полете никакого действия не видно: пилоты управляют самолетом, пассажиры в салоне занимаются своими делами. Основной драйв наблюдается во время промежуточных посадок при дозаправке. Интересно по ходу действия было наблюдать, как Габриэль Мортара, который наверно отвечал в команде за заправку, бегал вокруг аэропортовых служащих и просил побыстрее заправить их самолет, особенно когда заправщик опаздывал. Очень жаль, что съемочной группе не разрешили снимать в Петропавловске. Было бы интересно сравнить, как

работают наши службы по сравнению с другими аэропортами. Члены экипажа прокомментировали этот непонятный запрет так – «они наверно еще не знают, что «холодная война» закончилась». И, конечно, самым захватывающим эпизодом следует считать заключительный этап полета, когда вулкан встал на пути пилотов, и как они из этого положения выходили. Без этого фильм потерял бы в зрелищности и напряженности сюжета. Хотя команда Рикардо Мортара наверно прекрасно обошлась бы и без острых ощущений.

На просмотр фильма собралось довольно много зрителей, в основном молодежь, но были замечены люди довольно пожилого возраста. Наверно им этот фильм должен был напомнить рекорды, которые ставили во времена их молодости советские летчики.



Диспетчер в Гусином заливе очень удивлен, что Рикардо собирается лететь дальше. Кадр из фильма.



Проверка документов в Петропавловске-Камчатском. Кадр из фильма.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 11 по 17 октября 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 11 по 17 октября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	36	15	26	25	11	9	15	161
Германия	13	76	77	28	5	29	27	188
Франция	29	69	91	37	10	27	85	178
Швейцария	29	43	28	28	0	29	53	97
Италия	9	16	7	0	2	2	2	31
Австрия	13	21	21	8	2	11	18	75
Россия	18	50	33	71	5	17	1	256

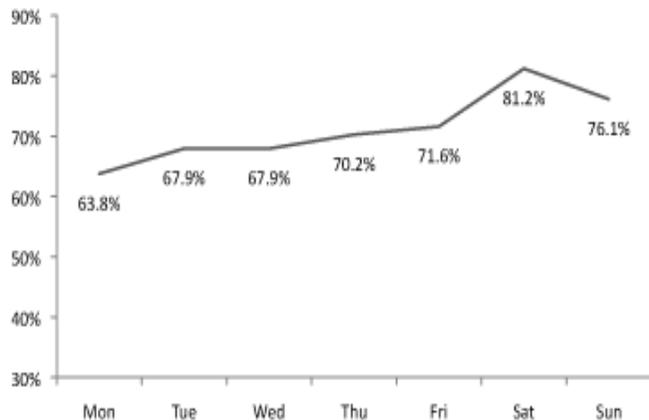
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 11 по 17 октября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	16	3	2	3	1	1	3	10
Германия	10	39	6	1	0	9	1	23
Франция	4	5	5	1	0	8	0	7
Швейцария	1	0	0	1	2	2	0	6
Италия	6	0	0	2	5	2	1	8
Австрия	3	1	5	5	0	6	1	9
Россия	3	1	2	6	0	1	2	10

Индекс наличия свободных самолетов

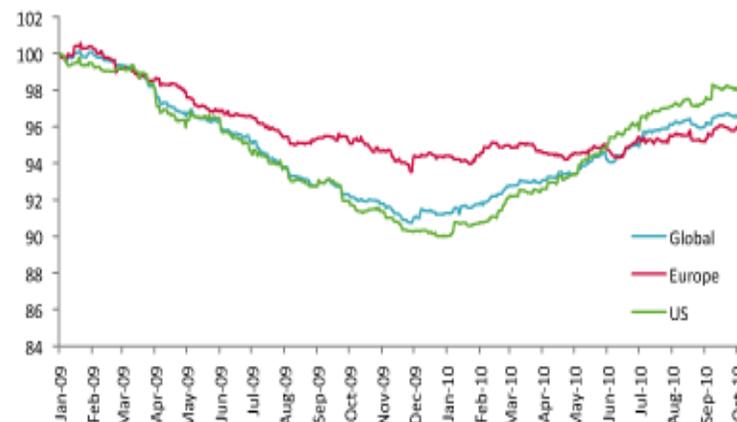
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

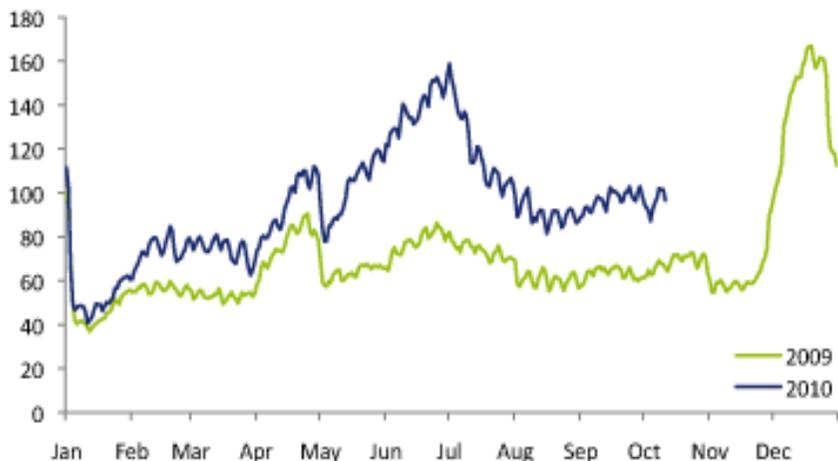
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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 10 147 664€



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1568	€ 1532	€ 1537
Cessna Citation Excel	€ 2673	€ 2634	€ 2616
Bombardier Challenger 604	€ 4661	€ 4649	€ 4496

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

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

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	5
3	Лутон, Лондон	4
4	Кот Д'Азур, Ницца	2
5	Женева	7
6	Фарнборо, Лондон	9
7	Цюрих	15
8	Барисполь, Киев	23
9	Пулково, СПб	10
10	Швехат, Вена	18

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