



Это случилось опять. В среду на взлете разбился Як-42 с хоккейной командой “Локомотив” (Ярославль). И снова с верхов зазвучали слова о недостаточном контроле за безопасностью в транспортной отрасли. И снова, до выяснения причин катастрофы, назначили виновных. Дежа Вю!

Такое ощущение, что у нашего руководства стала очень короткой память. Никто из руководителей страны и транспортной отрасли не проводит системных параллелей с петрозаводской авиакатастрофой и трагедией с теплоходом “Булгария”. Каждый раз говорятся одинаковые речи, в которых заменяются только обстоятельства происшествий. В случае с Як-42 после проведенных проверок были сняты с эксплуатации восемь самолетов этого типа. Интересно, как сейчас будут себя вести руководители Ространснадзора, сотрудники которого дали добро на полеты этих самолетов?

В катастрофе под Ярославлем виден какой-то трагический символизм. Как раз в этот день здесь начал работу Мировой политический форум “Современное государство в эпоху социального многообразия”. Современное государство делает реальные шаги по обеспечению безопасности своих граждан, и не считает единственной мерой запрет попавших “под раздачу” компаний и транспортных средств.

Вот на таком негативном фоне откроется на следующей неделе выставка JET EXPO 2011. Новое место проведения мероприятия должно положительно сказаться на эффективности участия, однако участники от таких мероприятий в нашей стране ждут в первую очередь реальных шагов по улучшению бизнес-климата в отрасли.



Запоздалые инициативы

В начале недели в Госдуму был внесен проект базового закона “О системе государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения безопасности полетов авиации в РФ”. Только погибшей хоккейной команде он уже не поможет. **стр. 8**



Неясные перспективы

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в июле 2011 года и за первые семь месяцев 2011 года. **стр. 10**



Новое место

В преддверии JET EXPO BizavWeek поинтересовался у некоторых компаний, какие у них ожидания от предстоящей выставки, и какие, по их мнению, наиболее острые проблемы существуют в нашей отрасли. **стр. 12**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:
индекс спроса: -7,34%; индекс стоимости: +0,21%

стр. 14

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

FAA собирается упростить сертификацию самолетов



Федеральное авиационное управление США создало новый законодательный комитет в области авиации, который в течение нескольких лет должен будет разработать более практичные стандарты сертификации легких бизнес-джетов и самолетов авиации общего назначения, пишет Flightglobal. Цель разработки новых норм сертификации - упрощение и оптимизация процесса вывода на рынок новых самолетов. Комитет, в который войдут специалисты из правительства и авиационной отрасли, проведет в течение ближайших 12-24 месяцев обзор существующих стандартов летной годности, регламентируемых Частью 23 Федеральных авиационных правил США.

Часть 23 Федеральных правил (FAR Part 23), которая планируется к реорганизации комитетом, содержит нормы летной годности для самолетов авиации общего назначения взлетным весом до 12 500 фунтов (5670 кг.) и самолетов местных авиалиний взлетным весом до 19 000 фунтов (8 620 кг.)

Созданный комитет начнет свою работу с обобщения рекомендаций, которые были сделаны в докладе FAA

в 2009 году - Исследование процесса сертификации по Части 23. Результаты этого исследования станут основой для обновленных правил Части 23.

В исследовании 2009 года специалисты FAA попробовали оценить, насколько нормы Части 23 Федеральных правил соответствуют современным условиям, и насколько хорошо они регламентируют условия полного жизненного цикла самолета.

Общий вывод, который был сделан в отчете, состоял в том, что необходимо изменить в Части 23 градацию самолетов по летным характеристикам и сложности, а не по весу и количеству двигателей, что было сделано первоначально в 1940 году, когда существовала прямая корреляция между размером, летными характеристиками, типом и количеством двигателей воздушных судов.

“С увеличением сложности и производительности самолетов, процесс сертификации для легких воздушных судов стал чрезмерно обременительным”, говорит президент и главный исполнительный директор ассоциации производителей самолетов авиации общего назначения (GAMA) Пит Банс. “Переработка правил сертификации выровняет требования, чтобы более простые продукты регламентировались соответственно более простыми правилами. Тем самым будет устранена необходимость в специальных условиях для высокопроизводительных и сложных самолетов, таких как легкие реактивные самолеты. Это сделает сертификацию и производство конкретного продукта более эффективным, тем самым уменьшится стоимость этих самолетов, и это должно стать катализатором для всплеска на рынке легких самолетов”.

JETEXPO
MOSCOW 2011
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

ВПЕРВЫЕ! Выставка Jet Expo 2011 пройдет на единой площадке – аэропорт Внуково-3

МЫ РАЗВИВАЕМСЯ.
МЫ ДУМАЕМ О НАШИХ КЛИЕНТАХ.
МЫ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕМСЯ НА ДОСТИГНУТОМ.

14 – 16 сентября
2011
www.jetexpo.ru

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ
Vnukovo-3
MOSCOW

Ненужная роскошь

Несмотря на значительные усилия, затраченные на создание Eurocopter EC135 Hermes, он, похоже, не пользуется популярностью.

Eurocopter совместно с домом моды Hermes анонсировал этот проект на NBAA 2007. Первый люксовый вертолет был продан на EBACE 2008.

Внутри вертолет обтянут тонкой телячьей кожей, а место пилота отделено от основной кабины стеклянной перегородкой. Такое решение было использовано для того, чтобы пассажир имел свое личное пространство, и в то же время в салон проникало максимум света. Снаружи l'Hélicoptère par Hermès украшен фирменным оранжевым узором марки в виде ленты, переходящей в логотип бренда.

После недавнего объявления о поставке 1000-го вертолета EC135, возможно покажется странным, что Eurocopter изготовил только четыре EC135 Hermes, а продал пока только три из них.

Портал HeliHub опубликовал серийные номера и владельцев (операторов) всех EC135 Hermes:

- 0601 T2 + A6-FLA Falcon Air Services, Дубай
- 0788 T2 + JA10MC Mori Building City Air Services (управляет Excel Air Service), Япония
- 0833 T2 + G-SENS Eurocopter, Великобритании – не продан
- 0905 P2 + OY-HWO Anpartsselskabet, Дания

Air Partner представил свое приложение для iPhone

Британский брокер Air Partner выпустил многоязычное приложение для iPhone, которое позволяет в режиме реального времени получить информацию о наличии бизнес-джетов от ведущих мировых операторов деловой авиации.

“Сделав приложение для iPhone, мы хотели бы продемонстрировать нашу дальнейшую приверженность к предоставлению услуг превосходного качества. Наше многоязычное приложение демонстрирует способность идти в ногу с потребностями клиентов в эту динамичную, интернациональную цифровую эпоху“, сказал директор по продажам Air Partner Private Jets Дэвид Макдональд. “Приложение имеет комплексный характер и привлекает простотой в использовании. Это идеальный инструмент для организации путешествия, который поможет вам в любое время и в любом месте получить информацию о нужном рейсе. Пользователи могут быть уверены в получении персональных услуг от нашей опытной и эффективной команды, как только они сделают запрос о необходимом рейсе”.

На основе выбранных направлений маршрутов, количестве пассажиров и дате поездки, пользователи смогут получить расчетную цену аренды самолета. В результатах поиска указывается время полета, а также изображения и подробные сведения о предлагаемых самолетах (самолеты доступны в диапазоне от VLJ до тяжелых бизнес-джетов). Также в приложении есть функция поиска аэропорта по координатам GPS и сохранение любимого аэропорта.

Приложение можно [скачать бесплатно](#), и оно доступно на семи ключевых языках - английском, французском, русском, немецком, испанском, итальянском и португальском. Язык приложения автоматически устанавливается в соответствии с основным языком iPhone. При калькуляции стоимости рейса доступен выбор из 36 мировых валют.

Британский авиаброкер Air Partner в этом году празднует свое 50-летие. Компания работает в режиме 24 часа в сутки, 7 дней в неделю в 20-и офисах по всему миру.



EASA сняла ограничения с Falcon 7X

В пятницу, 2 сентября 2011 года, Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) выпустило [директиву летной годности](#), которая снимает летные ограничения с бизнес-джета Dassault Falcon 7X. До этого момента все полеты европейских бизнес-джетов Falcon 7X регламентировались [директивой от 16 июня 2011 года](#), в которой было введено ограничение на максимальную скорость $Mo,85$, против $Mo,9$ в первоначальной конфигурации. Теперь эти ограничения сняты.

Напомним, что в среду, 25 мая 2011, в процессе снижения при заходе на посадку в Малайзии самолета Falcon 7X произошла разбалансировка горизонтального стабилизатора самолета. Экипаж смог восстановить контроль над самолетом и осуществить благополучную посадку. По просьбе Dassault, EASA выпустила чрезвычайную директиву летной годности, которая запретила все полеты Falcon 7X с 27 мая 2011. Работая над этой проблемой, французский производитель разработал модификацию системы управления, которая повышает уровень мониторинга и логику управления горизонтальным стабилизатором. Внесенные изменения приводят к более раннему выявлению отказов и более быстрому восстановлению системы управления.

Однако, выпущенная директива пока является временной мерой. Дальнейшие наблюдения за эксплуатацией модифицированных самолетов в будущем могут вернуть в эксплуатацию самолеты с первоначально сертифицированным оборудованием. Нынешняя директива касается Falcon 7X, прошедших модификацию M1245 по бюллетеню F7X-214. Dassault внесла соответствующие изменения в руководство по эксплуатации самолета.



FL Technics Jets приступает к обслуживанию



FL Technics Jets (Литва), провайдер линейного и базового технического обслуживания самолетов деловой авиации, приступает к выполнению работ по базовому техническому обслуживанию первого самолета типа Hawker 700B казахской чартерной авиакомпании Costair. Все работы будут проводиться в ангарах FL Technics в Вильнюсе (Литва) и завершатся через две недели.

FL Technics Jets получила сертификат EASA Part-145 на предоставление услуг по линейному и базовому техническому обслуживанию воздушных судов типа Hawker Beechcraft 700/750/800/800XP/850XP/900XP два месяца назад. На сегодняшний день компания полностью готова к проведению работ по форме А, В и Е-check на первом самолете данного типа. До конца 2011 года компания планирует выполнить обслуживание еще трёх частных самолетов.

“Мы очень рады тому, что недавно получили сертификат Part-145, и готовы предложить свои услуги нашим первым клиентам. FL Technics Jets расширяет свои возможности и предлагает высочайшее качество сервиса для самолетов типа Hawker. Все работы осуществляются командой квалифицированных

специалистов с использованием самых современных технических средств”, - говорит Генеральный директор FL Technics Jets Дариус Салуга.

По словам Д. Салуги, на сегодняшний день на международном рынке самолетов деловой авиации эксплуатируется более 15 000 самолетов, 275 из которых - Hawker 700. “По прогнозам экспертов рынка, до 2030 года мировой парк самолетов деловой авиации вырастет в 2 раза, достигнув отметки в 30 900 единиц. В России и СНГ количество бизнес-джетов увеличится в 4 раза до 1 765 самолетов. До 2020 года в этот регион будет поставлено более 500 новых самолетов деловой авиации”, - отмечает Д. Салуга.

Стратегической задачей FL Technics Jets является стать одним из крупнейших провайдеров линейного и базового технического обслуживания самолетов деловой авиации в Восточной Европе. В ближайшее время компания планирует получить сертификаты на техническое обслуживание самолетов типа Bombardier Challenger 800/850 и Bombardier CRJ 100/200/440/500.



Gulfstream покажет три самолета на JET EXPO 2011

Корпорация Gulfstream Aerospace на шестой ежегодной выставке деловой авиации Jet Expo 2011, которая пройдет 14-16 сентября в аэропорте Внуково-3, покажет три своих бизнес-джета. Это будут высокоскоростной самолет с широким салоном Gulfstream G150, дальний с большим салоном Gulfstream G450, а также ультрадальний с большим салоном Gulfstream G550.

Компания также во время выставки проведет Форум для операторов самолетов Gulfstream. Мероприятие пройдет 15 сентября с 12.00 до 17.00. На нем будут представлены свежая информация и доклады по техническому обслуживанию и вопросам эксплуатации, которые касаются российских операторов самолетов Gulfstream.

Также на выставке будут присутствовать несколько высших руководителей компании, которые встретятся с клиентами и средствами массовой информации.

“За последние несколько лет количество самолетов Gulfstream в России значительно выросло”, говорит президент компании Gulfstream Ларри Флинн. “С 2007 года флот Gulfstream в стране вырос более чем в четыре раза, и все наши самолеты, от G150 до G550, хорошо представлены”.

“Самолеты Gulfstream идеально подходят для разнопланового рынка России”, сказал Ларри Флинн. “G150, например, может лететь на расстояние 5500 км при скорости M 0,75, то есть Вы можете утром вылететь из Москвы в Лондон-Сити, сделать там свои дела и быть дома вечером к ужину. Дальность полета и гибкость этого самолета делают его самым лучшим в своем классе”.



То же самое можно сказать и про G550, который стал одним из самых популярных самолетов Gulfstream в России. G550 может пролететь без посадки из Москвы в почти любой крупный город, благодаря своей дальности в 12 500 км. Самолет может долетать без посадки из Москвы в Сан-Паулу или из Москвы в Перт, Австралия.

“Кроме осмотра наших самолетов, на Jet Expo посетители смогут больше узнать о нашей всемирной сети поддержки и о наших разработках и исследованиях”, добавил глава компании Gulfstream.

Embraer на выставке JET EXPO 2011

Бразильский производитель самолетов деловой авиации Embraer представит три бизнес-джета на шестой ежегодной международной выставке деловой авиации JET EXPO, которая пройдет в аэропорту Внуково-3 в период с 14 по 16 сентября. Посетители выставки смогут увидеть легкий реактивный самолет Phenom 300, большой Legacy 650 и дальнемагистральный бизнес-лайнер Lineage 1000.

“Embraer рад еще раз принять участие в JET EXPO. В рамках JET EXPO 2010 компания официально представила модель Lineage 1000, которая вызвала огромный интерес у потенциальных заказчиков. И мы планируем активно продвигать на этом рынке Lineage 1000, а также всю линейку самолетов, состоящую из семи бизнес-джетов. Россия по-прежнему является важным рынком для нас”, - отметил Колин Стивен, вице-президент по маркетингу и продажам в Европе, Африке и на Ближнем Востоке Embraer Executive Jets.

“Legacy 650 должен стать наиболее ценным большим самолетом на рынке России, с его возможностью дальних полетов, комфортом в трехзонном пассажирском салоне и большим багажным отделением. Наша доля на рынке России продолжает расти”.



Омский аэропорт препятствует

Арбитражный суд Омской области оставил в силе решение омского УФАС в отношении ОАО «Омский аэропорт».

В июне текущего года УФАС России по Омской области признало действия ОАО «Омский аэропорт» злоупотреблением доминирующим положением и нарушающими закон «О защите конкуренции».

По информации ведомства, ОАО «Омский аэропорт» необоснованно отказало хозяйствующим субъектам, осуществляющим деятельность по организации обслуживания пассажиров и эксплуатируемых ими воздушных судов, путем навязывания услуг другого оператора, что привело к устранению конкуренции на рынке аэропортовых услуг.

Дело в отношении ОАО «Омский аэропорт» было возбуждено по заявлению ЗАО «Стримлайн ОПС», которое посчитало, что своими действиями аэропорт ограничил конкуренцию в сфере наземного обслуживания воздушных судов деловой авиации.

Не согласившись с решением антимонопольного органа, ОАО «Омский аэропорт» обжаловало его в судебном порядке. Арбитражный суд Омской области подтвердил законность решения омского УФАС, отказав аэропорту в удовлетворении заявленных требований, сообщает пресс-служба ведомства.



«Информационные игры» вокруг AW139

Вертолетный рынок ничем не отличается от других наукоемких, высокотехнологичных и инвестиционнопривлекательных сфер столкновения интересов. Здесь столь же высока цена проигрыша, поэтому конкуренция очень жесткая, сопровождаемая скандалами и информационными войнами, со своей тактикой и стратегией. Появление любого негатива практически одновременно сопровождается позитивом (или наоборот). Приведу пример если не войны, то, по крайней мере, информационного столкновения. С одной стороны, проблемы AW139, с другой — успешное продвижение на рынок, подписание новых соглашений, образование совместных предприятий и т.п.

Итак, негатив: «Проблемы AW139 продолжаются»

Вслед за Бразилией после двух катастроф, в которых погибло 8 человек, в Китае (17.08.11 полицейский вертолет упал в Миюньское водохранилище к северу от Пекина, из 5 чел., находившихся на борту спасли одного) и Бразилии (19.08.11 вертолет упал в море, из 4 чел. никого не спасли) Австралия приостановила эксплуатацию трех своих спасательных вертолетов AW139. AgustaWestland выпустила рекомендации по остановке эксплуатации из-за проблем с лопастями рулевого винта, как причины этих катастроф (в бразильском случае ранее сообщалось об отказе гидросистемы). Интересно, что в Австралии произошло разделение на сторонников и противников AW139. Первые говорят о высоких летно-технических характеристиках вертолета (только во время январского наводнения австралийские AW139 подняли на лебедке и спасли 43 чел.). Противники, напротив, утверждают, что у вертолета целый клубок проблем, который тянется с 2009 года. Два года назад поднимался вопрос хвостовой балки, слепой зоны под фюзеляжем. Вертолет сравнивали с «Феррари»



в скорой медицинской помощи. Пилоты и спасатели не довольны моделью, которая заменила Bell 412-ые. Оппозиция считает ошибкой приобретение вертолетов AW139...

И тут же следует позитив: «ЮТэйр» подтверждает планы приобретения AW139».

Недавно ОАО «Вертолеты России» и AgustaWestland подписали меморандум о взаимопонимании на сборку в России планируемого заказа 20 AW139. Совместное предприятие HeliVert, которое будет собирать вертолеты, должно поставить «ЮТэйр» партию вертолетов AW139, предназначенных для модернизации парка. Подписав соглашение, ведущий российский вертолетный оператор подтвердил планы приобретения AW139...

Зачем эти примеры? По двум причинам. Во-первых, никогда не нужно торопиться с выводами. Во-вторых, как и в любой игре, нужно учиться информационному нападению и защите.

Евгений Матвеев, Вертолетные заметки



Новые назначения в Gulfstream Aerospace

В рамках оптимизации работы компания Gulfstream Aerospace ввела в свою структуру новые должности. На недавно организованную позицию вице-президента направления материального обеспечения технического обслуживания был назначен Дерек Циммерман (Derek Zimmerman). В рамках своей новой должности Дерек Циммерман займется организацией материально-технического обеспечения, продажи и доставки запчастей по всему миру в структуре службы технической информации и поддержки компании Gulfstream. Его непосредственным руководителем станет президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns).

Ранее Дерек Циммерман занимал должность вице-президента по организации и развитию поставок запчастей в компании Piper Aircraft, Веро Бич, штат Флорида, на которой он работал с 2009 года. В его обязанности входило руководство несколькими отделами компании-производителя самолетов гражданской авиации, включая отдел информационных технологий, логистики, планирования, материального обеспечения, технического обслуживания, поставок и складского хозяйства.

Степень бакалавра в области международных перевозок Дерек Циммерман получил в Университете Миннесоты, степень магистра делового администрирования - в Университете Оберн.

На новую должность директора отдела текущего и капитального ремонта Gulfstream Aerospace был назначен Джейми Филдз (Jamie Fields), который уже много лет работает в компании. Новый директор будет работать под руководством вице-президента направления обслуживания клиентов Барри Рассела (Barry Russell).

В рамках своей должности Джейми Филдз займется расширением и повышением качества услуг компании Gulfstream по обеспечению текущего и капитального ремонта по всему миру, в частности ремонта деталей самолетов.

Ранее Джейми Филдз, работающий в компании Gulfstream уже более 26 лет, занимал позицию старшего руководителя отдела техобслуживания, текущего и капитального ремонта. В его обязанности входило руководство инфраструктурой и технической поддержкой отдела обслуживания клиентов службы технической информации и поддержки компании Gulfstream, а также инструментальной оснасткой и наземным техническим обслуживанием в Саванне.

Джейми Филдз получил в университете California Coast University степень бакалавра делового администрирования. Имеет лицензию на обслуживание корпуса и силовых установок самолетов.

Также, стремясь повысить качество обслуживания операторов, компания Gulfstream Aerospace назначила трех новых директоров из числа сотрудников, работающих в компании уже много лет. Новые руководители помогут в управлении растущего центра техобслуживания в Саванне. Дэррел Фрей (Darrell Frey), Джеймс Келли (James Kelley) и Джефф Килгор (Jeff Kilgore) повышены до должности директора различных отделов центра технического обслуживания в Саванне. Все трое будут работать под руководством вице-президента центра техобслуживания в Саванне Чарльза Челли (Charles Celli).

Новые руководители будут координировать работу центра техобслуживания, в структуру которого входит основное здание площадью 679 000 кв.футов

и дополнительное здание площадью 175 000 кв.футов (Южный центр техобслуживания компании Gulfstream в Саванне). Каждый из руководителей будет отвечать за обслуживание определенных моделей самолетов Gulfstream. В 2011 году центр планирует провести техобслуживание 1400-1500 самолетов.

“В течение следующих четырех-шести месяцев центр техобслуживания в Саванне перейдет на новую схему деятельности, предусматривающую организацию обслуживания каждой отдельной модели, - комментирует Чарльз Челли. - Сосредоточившись на обслуживании определенной модели, руководители и их команды будут иметь возможность более эффективно использовать свои технические знания и богатый практический опыт и повышать таким образом качество обслуживания операторов”.

До назначения на новую должность Дэррел Фрей, работающий в компании уже 24 года, занимал позицию генерального директора сервисного центра Gulfstream в Саванне. Джеймс Келли имеет 25-летний стаж работы в компании. До перехода на новую должность был старшим руководителем отдела техобслуживания, текущего и капитального ремонта. Джефф Килгор, работающий в компании Gulfstream уже 23 года, перешел на должность директора с позиции старшего менеджера по управлению операциями центра техобслуживания в Саванне.

Все назначенные руководители имеют лицензию на обслуживание корпуса и силовых установок самолетов. Дэррел Фрей также имеет степень бакалавра делового администрирования, полученную в университете Тринити.



Запоздалые инициативы

В начале недели в Госдуму был внесен проект базового закона под названием “О системе государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения безопасности полетов авиации в РФ”. Он стал пророческим на фоне звучащих сейчас со всех сторон, и в первую очередь с верхних эшелонов власти, фраз об утере контроля за авиационной отраслью. Эту волну подняла катастрофа Як-42 с хоккейной командой «Локомотив» под Ярославлем.

Разработчиком законодательной инициативы стал глава комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Озеров. Он назвал этот документ попыткой “свести в единую систему обязанности (органов госвласти) при проверках”. “Комиссии (по расследованию обстоятельств аварии) существуют в рамках различных органов власти РФ и в СНГ. Наша задача - выстроить, структурировать систему, чтобы не было такого, что все отвечают за безопасность, а механизм в целом не работает”, - подчеркнул автор проекта.

Для этого предлагается “более четко прописать полномочия президента, правительства, федеральных органов госвласти в области авиации”. Эти меры будут касаться гражданской, экспериментальной и военной авиации.

“Анализ материалов, издаваемых комиссиями по расследованию авиационных происшествий, показывает, что более чем в 40 % авиационных событий опасные факторы, установленные при определении причин этих происшествий, затрагивают интересы более чем трех федеральных органов исполнительной власти и зачастую повторяются”, - говорится в пояснительной записке.

“Однако рекомендации этих комиссий, имеющих статус государственных, руководителями

федеральных органов исполнительной власти по независимым от них основаниям игнорируются, а аппаратом этих органов из-за отсутствия исполнительного механизма не внедряются”, - констатировал глава сенатского комитета.

Помимо прочего, законопроектом “исправлена ситуация, когда зачастую авиационный персонал и другие лица (имеющие отношение к изготовлению продукции, использующейся в авиации) не несут никакой гражданской, административной или уголовной ответственности за невыполнение требований федеральных авиационных правил”.

По мнению экспертов Аналитического управления аппарата Совфеда, инициатива Озерова призвана “внедрить в отечественную систему обеспечения безопасности полетов нормы, правила и процедуры международного воздушного законодательства”. Кроме того, документ нацелен на то, чтобы “звести ответственность для авиационного персонала и других лиц (имеющих отношение к изготовлению продукции, использующейся в авиации) за невыполнение авиационных правил”.

Законопроект разрабатывался специалистами в сфере летного дела около трех лет, обратил внимание Озеров. Для исправления замечаний, которые поступали в основном от Минтранса, создавалось несколько рабочих групп, причем в состав последней входили представители профильного ведомства, а также Минобороны и ФСБ.

Под конец недели, на фоне громких заявлений президента Медведева после катастрофы Як-42, вступил в законотворческую работу глава комитета Госдумы по транспорту Сергей Шишкарёв. Он предложил разработать Кодекс общенациональной системы транспортной безопасности, который решал

бы системно все вопросы транспортной безопасности в России.

“Предлагаю разработать Кодекс общенациональной системы транспортной безопасности, который регулировал бы вопросы жизни и обеспечения жизнедеятельности людей в рамках всей транспортной инфраструктуры страны, создания и реализации эффективной, долговременной системы общенациональной транспортной безопасности”, - сказал Шишкарёв, добавив, что в комитете уже есть некоторые наработки, которые он готов представить заинтересованным ведомствам.

Главной причиной катастрофы на транспорте в России депутат назвал отсутствие системности в управлении транспортной отраслью. “Транспортные чиновники вводят в заблуждение как самих себя, так и руководство страны, убеждая всех в том, что проблемы российской авиации вытекают из частных факторов: количества авиакомпаний, халатности руководителей авиапредприятий и некомпетентности летного состава”, - сказал глава комитета.

“Причина авиакатастроф не столько в этом, сколько в отсутствии грамотного управления транспортной отраслью, бесконтрольности и полном отсутствии ответственности со стороны чиновников”, - добавил он.

Получается, что Госдума и Совет Федерации работают над одними и теми же вопросам, не согласуя между собой параметры законодательных инициатив. Однако СФ в этот раз оказался впереди нижней палаты парламента и представил уже готовую концепцию закона о транспортной безопасности. Только погибшей хоккейной команде это все равно уже не поможет.

Ситуация выправляется

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в августе 2011 г. По сравнению с июлем 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке вырос на 4%. В сравнении с прошлогодним августом также наблюдался рост, но он был незначителен и равнялся 0,2%.

В августе 2011 г. активность деловой авиации в США начала возвращаться в нормальное русло. После падения трафика в прошлом месяце на 3% по сравнению с июнем, в августе зафиксирован рост на 4%. По категориям полетов выделяется рост трафика на 7,4% частных и корпоративный самолетов, летающих по part 91. В то же время активность коммерческих чартеров и полеты воздушных судов в долевом владении остались практически на прежнем уровне (part 135 +0,5%, долевое владение -0,6%). Таким образом, в значительной степени благодаря успехам рынка в part 91, показатели августа вышли в плюс по сравнению с июлем 2011. Также положительная динамика наблюдалась во всех сегментах самолетов. Единственным отклонением от общей динамики стали большие бизнес-джеты, рост трафика которых составил всего 0,9%, в то время как в остальных сегментах воздушных судов, по сравнению с июлем,

	Активность деловых самолетов август 2011 против августа 2010			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	2.5%	-11.7%	0.2%	-3.5%
Малые реактивные самолеты	10.3%	-4.7%	-16.6%	2.4%
Средние реактивные самолеты	3.6%	2.0%	4.3%	3.4%
Большие реактивные самолеты	5.0%	-1.2%	0.8%	3.0%
Итого по всем категориям самолетов	4.9%	-6.9%	-0.6%	0.2%

прибавка составила более 4% (турбовинтовые +4,7%, малые бизнес-джеты +4,3%, средние + 4,2%).

В сравнении с прошлогодним августом, уровень активности в этом году практически не изменился. Рост составил незначительные 0,2%. Однако, тенденция перераспределения трафика в сторону полетов, выполняемых в интересах собственников воздушных судов, которая наблюдалась в предыдущие полгода, в конце лета 2011 года продолжилась с перекосом в сторону частных и корпоративных самолетов, производящих полеты по part 91 (+4,9%). Похоже, что рынок долевого владения вышел на свой локальный потолок, и по сравнению с августом 2010 года активность в этой категории

полетов снизилась на 0,6%. Коммерческие полеты по part 135 продолжают, как и предыдущие семь месяцев, показывать отрицательную динамику, и в августе 2011 года опять показали снижение на 6,9%. Динамика активности по сегментам воздушных судов показывает, что наименьшим спросом пользовались турбовинтовые самолеты (-3,5%), в то время как бизнес-джеты показали небольшой рост (малые +2,4%, средние +3,4%, большие +3,0%).

Категории самолетов в системе TRAQPak.

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)
Средние (Mid-size Jets) и суперсредние (Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты (Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.



	Активность деловых самолетов август 2011 против июля 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	7.3%	2.2%	-2.1%	4.7%
Малые реактивные самолеты	8.0%	-0.9%	-2.3%	4.3%
Средние реактивные самолеты	9.9%	-1.0%	0.8%	4.2%
Большие реактивные самолеты	3.1%	-2.5%	-3.8%	0.9%
Итого по всем категориям самолетов	7.4%	0.5%	-0.6%	4.0%

Неясные перспективы

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в июле 2011 года и за первые семь месяцев 2011 года.

Вторая половина 2011 года начинается с разнонаправленных сигналов о состоянии рынка как новых, так и подержанных воздушных судов.

- Поставки новых самолетов упали на 16%, а их общая стоимость снизилась на 22%, по сравнению с 2010 годом;
- Сегмент бизнес-джетов показал наибольшее снижение - на 26%;
- Из первой шестерки производителей только Cessna показала увеличение новых поставок на 35%;
- Dassault Falcon и Embraer снижаются на 58% и 48% соответственно;
- Количество сделок на вторичном рынке бизнес-джетов выросло на 11,2%;
- Средняя запрашиваемая цена снизилась на 9,2%, однако в июне и июле 2011 года она показала увеличение по сравнению с 2010 годом;
- Процент выставленных на продажу самолетов продолжает медленно падать – до 13,7% для бизнес-джетов и 10,1% для турбовинтовых самолетов;

	New Aircraft Deliveries			
	1st 6 Mos '10	1st 6 Mos '11	Difference	%
Business Jets	355	261	-94	-26%
Business Turboprops	157	143	-14	-9%
Total Piston	425	387	-38	-9%
Total	937	791	-146	-16%
Total Billings- (billions US\$)	\$9.405	\$7.307	(\$2.098)	-22%

- Цены на топливо неуклонно растут и сейчас всего на 3% ниже от предыдущего рекордного уровня 2008 года;
- Во 2-м квартале 2011 года экономика США показала слабый рост ВВП на уровне 1%.

Ранее JetNet сообщал, что в течение первых шести месяцев 2011 вторичный рынок демонстрировал признаки ранней стадии восстановления. В июле эта тенденция продолжалась, что выражается в двузначном показателе роста, на 11,2%, количества сделок купли-продажи в сегменте подержанных бизнес-джетов в первые семь месяцев 2011 года.

Среди ключевых мировых тенденций вторичного рынка последнее время это значительное изменение в сторону уменьшения доли выставленных на продажу бизнес-джетов. За прошедший год снижение

OEM	New Aircraft Deliveries			
	1st 6 Mos '10	1st 6 Mos '11	Difference	%
Bombardier	82	69	-13	-16%
Cessna	74	100	26	35%
Gulfstream	56	47	-9	-16%
Hawker Beechcraft	27	21	-6	-22%
Dassault Falcon	45	19	-26	-58%
Embraer	60	31	-29	-48%
Total 'TOP' Six	344	287	-57	-17%
Total 'TOP' Six - Billings*	\$8.240	\$6.584	-\$1.656	-25%

составило 1,2%, с 14,9% в июле 2010 года до 13,7% в июле 2011 года. Той же тенденции придерживаются и сегменты турбовинтовых самолетов и газотурбинных вертолетов, однако изменения здесь не так значительны – 0,8% и 0,1% соответственно. Единственным сегментом вторичного рынка

Worldwide Trends				
July	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
For Sale	2,491	1,324	1,189	592
% For Sale 2011	13.7%	10.1%	6.7%	6.5%
% For Sale 2010	14.9%	10.9%	6.8%	6.3%
Change - % For Sale	(-1.2) pts.	(-0.8) pt	(-0.1) pt	.2 pt
January to July 2011				
Full Sale Transactions	1,181	611	709	479
Avg. Days on Market	385	310	406	322
Avg. Asking Price - \$USD mil	\$4.490	\$1.276	\$1.268	\$0.223
January to July 2011 vs. 2010				
% Change - Sale Transactions	11.2%	3.7%	-11.5%	-17.7%
Change - Avg. Days on Market	1	-16	60	7
% Change - Avg. Asking Price	-9.2%	-3.8%	-11.0%	5.2%

деловых воздушных судов, который показал увеличение (на 0,2%) доли продаваемых машин – это поршневые вертолеты. Однако на фоне уменьшения предложения воздушных судов уменьшается и средняя запрашиваемая цена. Причем динамика прямо противоположна динамике доли продаваемых самолетов и вертолетов, то есть бизнес-джеты, турбовинтовые самолеты и газотурбинные вертолеты теряют в цене, а поршневые вертолеты дорожают.

Вторичный рынок реактивных деловых самолетов является ключевым для отрасли деловой авиации, так как его состояние характеризует не только «здоровье» операторов и владельцев, но и перспективы поставок новых самолетов. Поэтому эксперты JetNet рассматривают этот сегмент отдельно. Кроме озвученного выше роста количества сделок, в июне и июле средняя запрашиваемая цена выросла на \$ 1,2 млн. Такая тенденция наблюдается впервые в 2011 году. Рост стоимости подержанных бизнес-джетов в течение двух месяцев подряд является, по

мнению экспертов, четким сигналом о достижении дна этого показателя и начале восстановления уровня цен. Также позитивом является рост средней цены на \$ 2,7 млн. по сравнению с июлем 2010

г. Негативным моментом в стоимостных показателях стала средняя запрашиваемая цена по итогам семи первых месяцев. По сравнению с прошлым годом этот показатель уменьшился на 9,2% (-454 000 долларов США). Такой показатель вторичного рынка, как время экспозиции, по сравнению с прошлым годом практически не изменился и составляет в районе 380-390 дней.

Анализ вторичного рынка бизнес-джетов по возрастному параметру дает представление о качестве продаваемых самолетов. JetNet проводит границу на уровне 20 лет, и отправной точкой взят 2006 год. Сравнивая 2006 год с 2011 видно, что процентное отношение выставленных на продажу самолетов поменялось не сильно. Однако в распределении по возрастным группам наблюдается смещение в сторону более молодых бизнес-джетов. При том, что доля выставленных на продажу самолетов от находящихся в эксплуатации старше 20-и лет практически не изменилась. А вот доля самолетов младше 20 лет выросла в процентном отношении не столь существенно, на 2,5%, однако абсолютное значение выросло почти в два раза. Более молодым вторичный рынок

Business Jet Age	Today - July 2011			Five Years Ago - July 2006		
	In Operation	For Sale	%	In Operation	For Sale	%
0 -20 years	12,237	1,239	10.1%	8,629	664	7.6%
21 years plus	5,920	1,251	21.1%	5,115	1,062	20.8%
Total	18,157	2,490	13.7%	13,744	1,726	12.6%

становится из-за бурного роста производства новых бизнес-джетов во второй половине 2000-х годов.

В качестве одного из драйверов роста рынка всей деловой авиации, куда входит и вторичный рынок, специалисты JetNet рассматривают рост реального валового внутреннего продукта. Исторически сложилось так, что рост ВВП более чем на 3,0% в год позволяет рынку бизнес-авиации находиться также в режиме роста. Согласно расчетам Бюро Экономического Анализа США, в первом квартале 2011 года реальный ВВП вырос на 0,4%, а во 2-м квартале увеличение в годовом исчислении составило 1,0%.

Во втором квартале 2011 года в США цена за галлон авиационного топлива Jet в среднем составляла \$ 6,63. В настоящее время стоимость топлива находится на подъеме, и по сравнению со вторым кварталом 2010 года увеличилась на \$ 1,10 за галлон (19,9%) с \$ 5,53. Текущая цена топлива всего на 20 центов ниже рекордной стоимости 2008 года в \$ 6,83 за галлон.

Восстановление рынка во второй половине 2011 года зависит от того, насколько сильным будет рост ВВП Соединенных Штатов, от сдерживания роста цены на топливо и роста поставок новых самолетов. Вторичный рынок стал постепенно улучшаться в 2011 году. Этому свидетельствует рост средней запрашиваемой цены на подержанные бизнес-джеты в последние два месяца.

Pre-owned Business Jets				
Fleet	July			
	2011	2010	Change	%
In Operation	18,160	17,561	599	3.4%
For Sale	2,491	2,616	-125	-4.8%
% For Sale	13.7%	14.9%	(-1.2) pts.	
Fleet	July			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	151	172	-21	-12.2%
Avg. Days on Market	393	384	9	2.3%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$6.857	\$4.177	\$2.680	64.2%
Fleet	January to July			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	1,181	1,062	119	11.2%
Avg. Days on Market	385	384	1	0.3%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.490	\$4.944	-\$0.454	-9.2%

Новое место

С 14 по 16 сентября на территории Центра Бизнес Авиации «Внуково-3» состоится шестая ежегодная выставка JET EXPO 2011. Впервые основная экспозиция (стенды компаний-участников) и статическая экспозиция (воздушные суда) будут представлены на территории Центра Бизнес Авиации «Внуково-3».

Близость расположения статической площадки и выставочного павильона, а также самый высокий уровень инфраструктуры Центра Бизнес Авиации «Внуково-3» должны обеспечить максимальное удобство и комфорт для всех участников и гостей выставки.

Выставка JET EXPO 2011 проводится в шестой раз, за это время она стала самым представительным профессиональным форумом российского сообщества деловой авиации и получила международное признание наряду с аналогичными зарубежными выставками. Генеральными спонсорами выставки в этом году стали компании RusAero и Внуково-3, также спонсором выступила компания Jet Group. Генеральным партнером выставки стала компания Embraer, а бизнес спонсором - Gulfstream, в качестве бизнес партнера в этом году выступила компания Bell Helicopter.

В рамках JET EXPO ожидается ряд интересных мероприятий, которые должны отличить эту выставку. Из профессиональных событий можно отметить форум для операторов самолетов Gulfstream, презентации вертолетов Bell и круглый стол «Парадигма третьего тысячелетия», который организует Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации. В рамках этого круглого стола выступят Председатель правления ОНАДА Леонид Кошелев, вице-президент ОНАДА



Евгений Бахтин, Президент компании АСТРА-РОССА Владимир Пирожков, Исполнительный директор кластера космических технологий «Сколково» Сергей Жуков, член-корреспондент Академии космонавтики им. Циолковского, эксперт ЦАСТА Андрей Ионин, советник ОНАДА Юрий Коротков, эксперт-редактор «Известий» Иван Чеберко.

Также на выставке ожидается присутствие многих топ-менеджеров от ведущих игроков мира деловой авиации, как от производителей, так и от операторов. Среди «питательных» мероприятий можно отметить мастер-классы и дегустацию блюд «СЕЙДЖИ КЕЙТЕРИНГ», приготовленных известным во многих странах мира японским шеф-поваром Сейджи Кусано, и фуршет Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации на коллективном стенде брокеров и операторов - Operator & Broker Project, подготовленный при поддержке компании Fly Fusion, который состоится 15 сентября 2011 года в 16.00.

В преддверии JET EXPO BizavWeek поинтересовался у некоторых компаний, какие у них ожидания от предстоящей выставки, и какие, по их мнению, наиболее острые проблемы существуют в нашей отрасли. Понятно, что сейчас все поглощены организационными вопросами, и поэтому откликнулись не многие. Но мы уверены, что даже по нескольким ответам можно судить о настроениях участников.

Генеральный директор Streamline OPS Александр Чепурнов:

На JET EXPO ожидаю общения со многими имеющимися и известными нам партнерами, однако сомневаюсь, что будет шанс познакомиться с новыми компаниями. Самый острый и глобальный вопрос - создание нормальных условий работы для эксплуатантов деловой авиации в нашей стране, поскольку то, что сегодня делается для этого на самых разных уровнях, не приносит должных результатов.

продолжение ►

Глава представительства Jetalliance и Cessna Aircraft Геннадий Приходько:

Как и все участники JET EXPO, Cessna Aircraft и Jetalliance рассчитывают привлечь внимание к своей продукции, в данном случае к самолетам Cessna, из линейки Citation их будет представлено 5: Mustang, Cj3, XLS, Sovereign и CX, и к продажам чартеров компаний Jetalliance и Jetalliance East. В конечном счете, цель участия в этом мероприятии: увеличение продаж и прибыли. Если кто-то из участников скажет другое, это будет лукавство.

Острые вопросы в сегменте бизнес авиации... Как самолет не может летать в безвоздушном пространстве, так и компании не могут работать вне нормально организованного правового поля, и на всех семинарах и конференциях эти вопросы озвучиваются. Другое дело, что по ним мало что делается. Это главная проблема. Ситуация напоминает бег в трясины: чем быстрее бежишь, тем больше увязает. 20 лет назад изменился строй нашего государства, изменилось само государство, но люди остались те же. Законы начали меняться, но механизмы их исполнения, технологии практически не изменились. Россия, как член ИКАО, обязалась внедрять стандарты и рекомендуемую практику ИКАО, унифицировать стандарты и упрощать процедуры. Если не брать во внимание внедрение классификации воздушного пространства и уведомительный порядок, у нас пока все усложняется. Например: человек, который захочет приобрести самолет и зарегистрировать его в России, должен будет заплатить за него на несколько сот тысяч долларов дороже, чем за рубежом. И это оплата дополнительного оборудования, при том, что в воздушном

пространстве России в то же время летают самолеты иностранных компаний и без этого оборудования. То есть налицо политика двойных стандартов. Поэтому российские владельцы предпочитают регистрировать самолеты за рубежом. Спекуляции на повышении безопасности полетов привели к созданию многочисленных правовых барьеров, которые мешают развиваться не только бизнес-авиации, но и авиации в целом. Пора ломать эти заборы. А начинать надо с простого: не стараться искать свой собственный путь развития, а принять за основу мировой опыт и идти на сближение как можно скорее.

Президент группы компаний «АВКОМ» и вице-президент ОНАДА Евгений Бахтин:

Вряд ли какие-либо эпохальные контракты или заметные события будут предъявлены авиационной общественности во время предстоящего JetExpo 2011 в России. Как и большинство выставочных мероприятий, эта выставка привлекает участников традиционной возможностью "себя показать и на других посмотреть", хотя некоторые авиационные новинки, перспективные технологии и новые концептуальные решения в области бизнес-авиации, несомненно, будут присутствовать.

Разумеется, наиболее острые вопросы российской бизнес-авиации (зарегулированность разрешений на полеты, отсутствие инфраструктуры, таможенные сборы и пр.) не могут и не должны быть решены на подобных форумах. Вместе с тем, такие площадки как JetExpo позволяют достигать взаимопонимания между различным субъектами деловой авиации для объединения усилий всех участников процесса в лоббировании интересов

бизнес-авиации в структурах власти, в целях установления благоприятных условий для развития отечественной бизнес-авиации.

Директор по продажам GLOBAL JET CONCEPT Moscow Евгений Клочков:

От предстоящей выставки, прежде всего, интересно получить понимание того, в каком состоянии сейчас находится рынок чартерных перевозок и продажи воздушных судов в России. Более конкретных задач ставить пока в условиях общей экономической нестабильности достаточно сложно, нужно сначала понять, насколько изменился мир, где новая система координат. При этом, естественно, мы продолжаем делать все возможное по расширению нашего присутствия теперь не только в России, но и в странах СНГ. Ну и, конечно же, одна из задач - встретиться со старыми друзьями, коллегами!

На выставке специальных мероприятий не планируем, это наша пробная выставка. Если в прошлом году были совсем робкие шаги, то в этом мы делаем небольшой и уютный стенд, куда можно будет пригласить гостей.

Так как российская отрасль деловой авиации довольно камерна, традиционные участники рассматривают выставку, в первую очередь, как место встречи с имеющимися партнерами и клиентами. Однако каждый надеется найти новых клиентов и открыть новые для себя технологии ведения бизнеса и технические новинки. Ну и главной проблемой в развитии отрасли все считают наше законодательство.

Пожелаем всем успешного участия и новых клиентов!

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 самолеты

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 5 по 11 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	69	20	35	79	7	22	27	153
Великобритания	24	98	161	106	1	45	46	209
Франция	40	205	149	94	12	62	80	339
Италия	45	132	119	50	0	64	149	246
Австрия	17	4	18	5	4	11	4	49
Швейцария	22	49	52	66	20	10	21	136
Россия	3	81	70	102	13	7	10	372

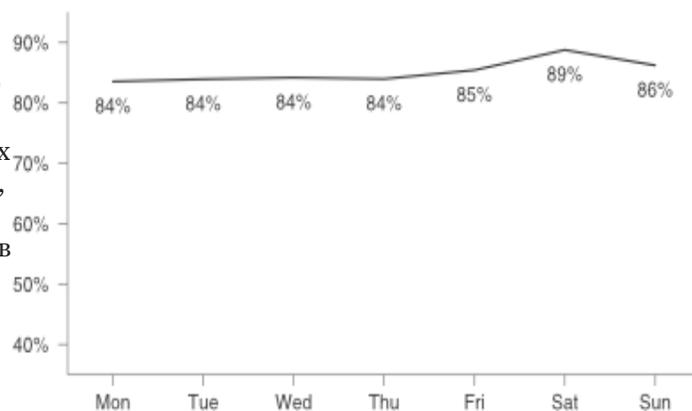
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 5 по 11 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	4	7	1	2	5	4	13
Великобритания	3	59	19	17	0	6	1	29
Франция	4	13	12	5	1	10	0	18
Италия	3	4	4	6	2	4	4	10
Австрия	1	1	2	0	4	1	1	9
Швейцария	7	5	17	4	2	2	0	4
Россия	4	5	6	2	1	1	1	15

Индекс наличия свободных самолетов

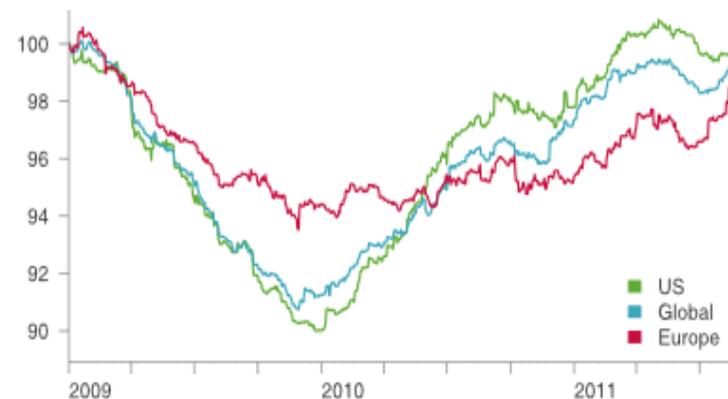
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1586	€ 1630	€ 1653
Cessna Citation Excel	€ 2930	€ 2745	€ 2697
Bombardier Challenger 604	€ 4766	€ 4782	€ 4767

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 17 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 30 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Citation Mustang	3
4	Citation CJ2	4
5	Challenger 300	5
6	Citation Sovereign	6
7	Legacy 600	7
8	Learjet 60	8
9	Citation Bravo	9
10	Citation CJ3	10

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