



# BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

[www.bizavnews.ru](http://www.bizavnews.ru)

№ 1 (154) 12 января 2013 г.

Как не приятно отдыхать, но даже «отечественным» новогодним неделям когда-нибудь наступает конец. Как и ожидалось, новогодние праздники не принесли особых сенсаций – компании готовят отчеты, и мы с нетерпением ждем результатов их работы в минувшем году.

Новогодний трафик московских аэропортов был предсказуем – 60-80 рейсов в сутки. Это обычный показатель в первые новогодние дни, который удержался и в этот раз. А вообще аэропортовая тема на прошедшей неделе была весьма актуальной. Неожиданно появившийся «призрак» волоколамского аэропорта деловой авиации заставил журналистов по своему трактовать перспективы развития этого проекта и необходимость строительства еще одного аэропорта. Однако подобных планов за последнее время анонсировано предостаточно, а вот реализация их пока «никакая». Пожалуй, только аэропорт «Ермолино» наконец-то нашел себе реальное применение. Превратившись из бывшего военного аэродрома в базу для низкобюджетных перевозок, имея столь сильного лоббиста в лице UTAir, скорее всего он за короткий срок отстроится и модернизируется.

В Санкт-Петербурге в начале февраля наконец-то откроется современный бизнес-терминал, который станет действительно полноценным авиационным комплексом, ничем не отличающимся от западных проектов, который город с большим бизнес-трафиком заслужил.

А наши соотечественники пока отмечают очередные праздники - Старый Новый Год, с чем их и поздравляем!



## Вертолетные площадки поставят на реке

Первые плавучие посадочные баржи для спасательных и пассажирских вертолетов могут появиться на Москве-реке уже в 2013 году

стр. 4



## Последний из могикан

Последний серийный Ту-154 построен в VIP-комплектации и будет эксплуатироваться в Министерстве обороны РФ. Ту-154М (заводской №12A998, регистрационный номер RA-85042) совершил первый полет 5 декабря 2012 года в Самаре

стр. 14



## В 2012 году Bombardier прирастал заказами

Канадский производитель Bombardier Aerospace практически сразу после окончания отчетного периода объявил о результатах работы в 2012 году. В течение календарного года компания поставила 233 самолета

стр. 15



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: +50,2%; Индекс спроса в Европе: +36,9%

стр. 16

ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Gulfstream G280

## Первый G650 с российскими корнями

Спустя две недели после передачи первого самолета G650 стартовому клиенту, компания Gulfstream Aerospace поставила свой флагман европейскому оператору – финской компании Airfix Aviation, которая будет эксплуатировать бизнес-джет в интересах российских владельцев. Первоначально самолет должен был быть зарегистрирован в Финляндии, однако позже было принято решение о регистрации на острове Мэн. Новый самолет, который получит бортовой номер M-YGVI, уже перелетел в аэропорт Хельсинки. Тем не менее, какой из аэропортов будет для самолета базовым пока не известно.

В настоящее время Gulfstream Aerospace поставил уже четыре самолета G650. Напомним, что 21 декабря 2012 года компания получила сертификат EASA на G650. И это позволяет новому флагману бизнес-авиации выйти на второй по величине рынок мира.

Теперь клиенты из 27-и государств ЕС могут зарегистрировать и эксплуатировать G650. Ранее G650 получил сертификат FAA (7 сентября 2012 года), также этот сертификат подтвержден властями Бермудских островов и острова Мэн.

Airfix Aviation – крупнейший финский бизнес оператор, парк которого состоит из самолетов Dassault Falcon 7X/2000/900EX, а также Cessna Citation X и Bombardier Global Express XRS. Помимо выполнения чартерных рейсов Airfix Aviation активно работает в сегменте aircraft management. По неофициальным данным Airfix Aviation обслуживает топ-менеджеров «Роснефти», «Газпрома» и «Транснефти» и контролируется совладельцем группы Gunvor, через которую экспортируется примерно треть российской нефти и нефтепродуктов, Геннадием Тимченко.



G650 в ливрее AirFix 8 января 2013 г. приземлился в Хельсинки



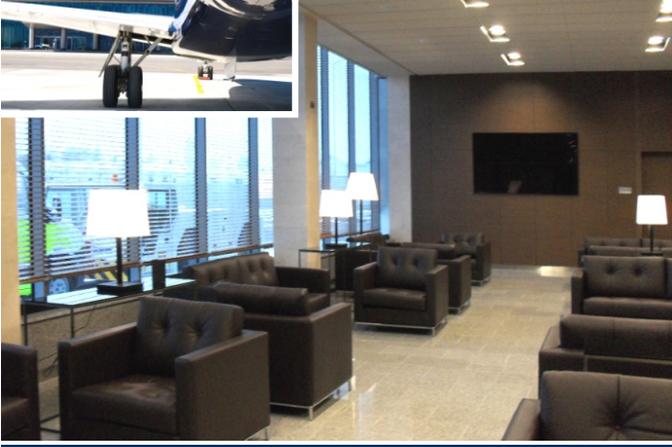
# PULKOVO-3

center for business aviation









Тел./Факс: +7 (812) 704-3461  
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPHX; AFTN: ULLLJPHX  
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

## Борьба за тишину

Компания TAG Aviation, управляющая собственным терминалом TAG Farnborough в аэропорту Фарнборо, с 1 января 2013 года существенно ужесточила требования для бизнес-джетов по шуму. Теперь самолетам, не соответствующим четвертой главе ИКАО (новый стандарт регламентирует уровень шума вблизи аэропорта для реактивных самолетов), будет отказано в удовлетворении заявки. В компании считают, что в будущем экологические инициативы должны стать нормой для всех операторов бизнес-авиации, и опыту TAG Aviation уже в ближайшее время последуют и другие операторы.

По данным TAG Farnborough, в прошлом году было обслужено более 300 рейсов, которые с января 2013 года попадают под новый запрет. Однако в компании надеются, что нововведения никак не повлияют на трафик. «Наши клиенты с пониманием относятся к этой проблеме, и к тому же все большее

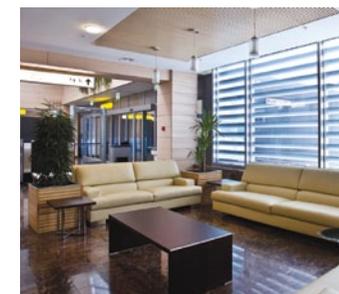
количество воздушных судов, которые в последнее время эксплуатируют владельцы, соответствуют нормам ИКАО по шуму», - отметили в компании. Теперь перед подачей заявки на полет менеджеры TAG Aviation будут требовать предоставления соответствующих сертификатов по шуму от операторов и владельцев частных самолетов.

Новая экологическая инициатива была согласована с местными органами самоуправления еще в 2011 году. Взамен TAG Aviation получает возможность поэтапного увеличения трафика с 28000 взлетно-посадочных операций до 50000 в 2019 году.

Терминал TAG Farnborough был открыт в 2003 году. В первый год терминал обслужил 16100 рейсов. TAG Aviation также инвестировала около 100 млн. фунтов стерлингов (\$ 148 млн.) в модернизацию аэропорта.



КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации  
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

## Вертолетные площадки поставят на Москве-реке

Ассоциация вертолетной индустрии (АВИ) подготовила концепцию размещения авиаплощадок в Москве (есть в распоряжении «Известий»). В ближайшее время она будет направлена в мэрию. АВИ просит открыть небо над Москвой и хочет поставить на реке семь первых посадочных дебаркадеров для авиатакси и спасательных вертолетов. Между тем, в Подмосковье первая плавучая парковка с ангаром на пять воздушных судов появится на Химкинском водохранилище в 2013 году.

Как рассказал «Известиям» председатель правления АВИ Михаил Казачков, речь идет о плавучих посадочных дебаркадерах на 1–2 вертолета. Эти дебаркадеры смогут при желании передвигаться с места на место. «Такие площадки стоит использовать только для посадки машин, а хранение их организовать за пределами столицы», - пояснил он. Казачков надеется, что запрет на полеты над Москвой снимут уже в 2013 году. Согласно концепции, в городе должны появиться и заправочные станции, оборудованные на МКАД.

Источник в мэрии рассказал, что как только концепция поступит в мэрию, она будет рассмотрена. По его словам, вопрос развития вертолетных площадок и авиатранспорта в городе, в том числе посадочных барж на реке, действительно рассматривается чиновниками. Развитие такой услуги является частью подготовки Москвы к ее превращению в Международный финансовый центр.

Использование вертолетов для нужд авиатакси, скорой медпомощи, а также забора воды при пожарах вошло в проект концепции госпрограммы города

Москвы на 2012–2025 годы «Развитие городской инфраструктуры на водных объектах». Однако этот документ до сих пор не принят.

Напомним, что сейчас полеты над Москвой запрещены. Однако в конце 2012 года управляющий делами президента Владимир Кожин заявил, что вертолетные площадки могут появиться в Кремле и у Белого дома в I квартале 2013 года. Их оборудуют в соответствии с планами по созданию системы транспортных коридоров в воздушном пространстве Москвы для передвижения высших должностных лиц страны. Напомним, в октябре пресс-секретари премьер-министра и президента заявляли, что Дмитрий Медведев и Владимир Путин будут стараться больше пользоваться воздушным транспортом, чтобы не создавать пробки на дорогах. Сообщалось также, что первый вице-премьер Игорь Шувалов в рамках развития Московского транспортного узла руководит работой по оптимизации запретных зон и зон ограничения полетов в столичном авиаузле.

Интерес к строительству плавучих вертолетных площадок в Москве проявляет и Национальная ассоциация судовладельцев. По словам ее президента Андрея Новгородского, стоимость каждого такого объекта составит 1–4 млн рублей, в зависимости от вместимости. При этом Новгородский выразил надежду, что возводить площадки будут при поддержке московского бюджета. «Рассчитывать только на инвесторов в этом вопросе не стоит, ведь это очень долгоокупаемый проект», - пояснил он.

Эксперт добавил, что подобная посадочная баржа уже стоит в Санкт-Петербурге на Неве. Между тем

первую плавучую вертолетную площадку намерена открыть в Московском регионе уже в 2013 году компания «Малавия». Как рассказала ее гендиректор Анастасия Назарова, объект планирую поставить на Химкинском водохранилище. Площадка также будет рассчитана и на хранение вертолетов. «Специальный ангар может вместить пять машин», - пояснила Назарова. «Мы уже собираем разрешительные документы для запуска проекта».

Экс-руководитель Авиационного центра Московской области Антон Филатов полагает, что запрет на полеты над столицей может быть отменен в 2013 году лишь частично.

— Над Москвой могут появиться авиакоридоры по отдельным направлениям не только для первых лиц страны, но и для коммерческих структур, — пояснил он.

По его словам, авиатакси как достаточно массовое явление в Москве может заработать лишь в 2015 году.

Между тем научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин полагает, что небо над Москвой не откроют для частных вертолетов. «Ведь полетами первых лиц будет заниматься ФСО, и есть уверенность в том, что они смогут обеспечить антитеррористическую безопасность», - пояснил он. «В случае с коммерческими компаниями такой уверенности не будет».

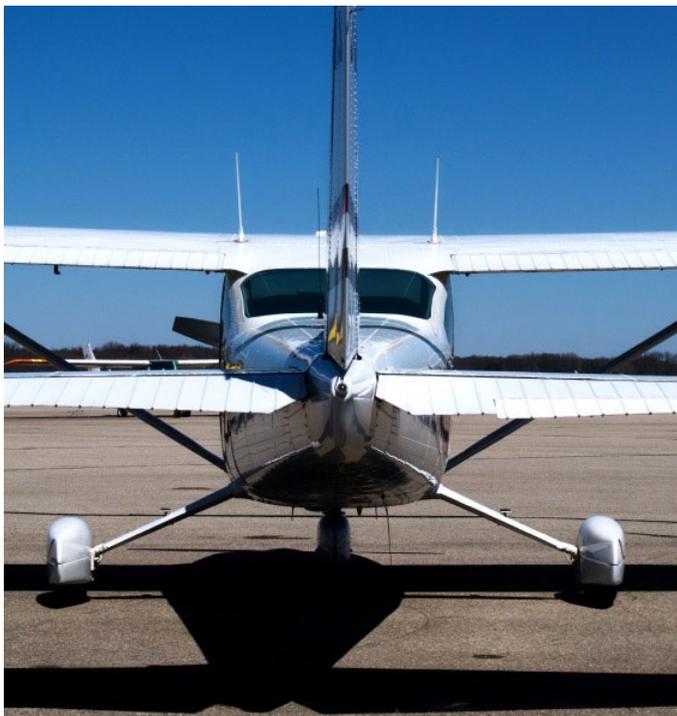
Между тем в Подмосковье уже работают несколько компаний, предлагающих услуги авиатакси. В 2013 году в области также появятся 10 площадок при больницах вблизи федеральных трасс.

По материалам газеты Известия

## 2013 год станет для рынка АОН непростым

Индустрия АОН в 2012 году знала как взлеты, так и падения, в том числе, медленное восстановление продаж и появление новых продуктов. Аналитики отрасли, взвесив и обдумав перспективы, попытались спрогнозировать основные проблемы, которые могут возникнуть перед АОН в 2013 году.

Ричард Абулафия, вице-президент аналитической компании Teal Group, заявил, что отрасль имеет тенденцию сосредотачиваться на мелочах, в то время, когда гигантская проблема не за горами. «Вы можете справиться с налогами и сборами с пользователей, но 90% проблем – экономика, кредиты и доверие бизнеса - на самом деле находятся вне контроля. Согласно Брайану Фоли из Brian Foley Associates, сектор



винтовой авиации попал в наиболее трудное положение. Мировые поставки в этом сегменте с 2006 по 2011 годы упали на две трети. По его мнению, свободное падение, похоже, окончательно стабилизировалась, а GAMA отметила в отчетном докладе 3,5%-е увеличение поставок за первые девять месяцев 2012 года по сравнению с тем же периодом в 2011 года. В то время как восстановление неизбежно, оно не сможет полностью реализовать свой потенциал в связи с неопределенностью по поводу авиационных бензинов с присадками. По словам Фоли, любители поршневых машин с высокими летно-техническими характеристиками в развитых странах, которые зависят от поставок этилированного топлива, не спешат приобретать самолеты, пока существует неясность в этом вопросе. В то же время, авиабензина не становится больше в других регионах мира, да и цены на него запредельные.

Производители уже признаются, что продолжение производства таких самолетов является рискованным, и начинают предлагать альтернативные двигатели, такие как на Cessna 182 JT-A и Diamond Aircraft DA42. Даже Beechcraft недавно намекнула, что даже «почтенные» Varon и Bonanza могут стать реактивными или дизельными. Большинство производителей или разрабатывают планы, или уже приступили к созданию альтернативных моделей, не зависящих от авиабензина. По прогнозу Фоли, большинство поршневых самолетов в ближайшие пять лет станут турбовинтовыми. Также прогнозируется дальнейшая нехватка пилотов в большой авиации. А это означает, что их меньше будет попадать в деловую авиацию и аэроклубы. Да и квалификация пилотов будет постепенно снижаться. Отсюда опять вопрос – кто будет покупать самолеты?

по материалам [www.aopa.org](http://www.aopa.org)



**Bell Helicopter**  
A Textron Company





**INDEPENDENT REPRESENTATIVE**

Telephone: +7 (903) 969 56 03  
E-mail: [sales@bellhelicopter.jettransfer.ru](mailto:sales@bellhelicopter.jettransfer.ru)

## Усиление Sikorsky'm

Крупнейший нью-йоркский вертолетный оператор HeliFlite, базирующийся в Newark International Airport, приобрел очередной Sikorsky S-76B. В настоящий момент парк американского оператора состоит из четырех Bell-430 и трех Sikorsky S-76B. Новый вертолет укомплектован системами TCAS-1, EFIS и системой глобального позиционирования (GPS) и рассчитан на перевозку шести пассажиров.

HeliFlite давно зарекомендовал себя как вертолетный оператор премиум-класса. В компании считают, что, несмотря на нестабильную экономическую ситуацию, услуги HeliFlite в ближайшие несколько лет будут востребованы, а количество рейсов, выполняемых компанией – расти. В последние два года количество перевезенных пассажиров HeliFlite растет в среднем на 7-9 % в год. И если раньше основными клиентами перевозчика были туристы и менеджеры, работающие в Нью-Йорке, то в последнее время наблюдается определенная тенденция спроса на полеты по маршрутам средней и большой дальности среди деловой элиты.

В 2011 году компания активно рекламировала собственную программу полетов в Teterboro, East Hampton, Hartford, Philadelphia, Washington, DC и ряд других аэропортов, которые располагаются в 250-ти мильной зоне от Нью-Йорка (также вертолеты доставляют клиентов в любой из трех вертодромов в Манхэттене).

В компании с особым вниманием подходят к вопросам безопасности. Именно в номинации по безопасности HeliFlite получила награду, учрежденную компанией ARGUS. Кстати, при приеме на работу в HeliFlite пилот должен иметь налет не менее 5000 часов. Причем многие из них проходили стажировку в президентской авиаэскадрилье.

## Bell готовит производство 407-й модели в Индии

Американский производитель Bell Helicopter и индийская корпорация Dynamatic Technologies Ltd. (DTL) в конце 2012 года подписали меморандум о взаимопонимании, согласно которому американская компания выбирает DTL в качестве субподрядчика для работ по производству в Индии вертолетов Bell-407 (какая из модификаций будет собираться пока не известно, *прим. BizavNews*) и отдельных компонентов к ним.

По мнению аналитика компании Bell Helicopter Бриджита Бишоп, в течение 10 лет объем инвестиций в новый проект может составить до \$243 млн. Первоначально обе стороны должны согласовать ряд вопросов, которые касаются объемов производства, ценовой политики и графиков поставок. Однако, как отмечает Бишоп, данное соглашение является предварительным и требует дополнительных исследований и консультаций. В компании Bell Helicopter отмечают, что производственные мощности DLT позволяют наладить производство в кратчайшие сроки, а партнерские отношения индийской компании с Airbus, Boeing Co., Spirit AeroSystems (Europe) делают DTL очень надежным партнером в столь масштабном проекте.

Индийская сторона, комментируя подписанное соглашение, также надеется на скорейшее начало производства вертолетов. Согласно информации, полученной из DLT, производство Bell-407 будет развернуто на заводе компании вблизи города Бангалор уже в четвертом квартале 2013 года. А первый «индийский» Bell 407 может быть произведен в начале 2014 года.



Bell-407 — современный однодвигательный многоцелевой вертолет, созданный на базе Bell-206 L4. Этот вертолет унаследовал превосходные летные характеристики своего предшественника и воплотил в себе новые передовые разработки. Вертолет Bell-407 одновинтовой схемы (с хвостовым винтом) на ползьях, с баллонентами для аварийной посадки на воду. На нем установлена улучшенная динамическая система, применяемая на военных вертолетах. Вертолет Bell-407 оснащен газотурбинным двигателем Rolls Royce мощностью 813 л.с. с четырехлопастным несущим винтом, благодаря чему достигается повышенная стабильность и плавность полета. Максимальная скорость 270 км/ч. Двигатель Rolls-Royce 205-C 47B дополнен цифровой системой контроля двигателя (FADEC). Вертолет в VIP-конфигурации может разместить до шести пассажиров.

## В Казахстане пополнение

Как стало известно BizavNews, два новых самолета стали доступны казахстанским заказчикам. Авиакомпания АО «KazAirJet» совместно с авиакомпанией «Samal Air» приступили к коммерческой эксплуатации двух новых самолетов - Hawker 900XP (бортовой номер UP-NA001) и Premier 1A (бортовой UP-P1004). Оба самолета 2012 года выпуска.

Компания «KazAirJet» работает на рынке бизнес-авиации Казахстана с 2007 года и входит в пятерку крупнейших операторов страны. Помимо выполнения чартерных рейсов на самолетах и вертолетах (организация медицинских рейсов), компания работает и в сегментах консалтинга (по вопросам приобретения и обслуживания частных самолетов) и оперативного управления воздушными судами. Сейчас парк «KazAirJet» состоит из двух самолетов Cessna Citation CJ3 (2008/9 г.), одного Hawker 900XP (2012 г.) и одного Premier 1A (2012 г.). В эксплуатации оператора также находятся самолеты российского производства Як-40 и Як-42. Вертолетный парк представлен Agusta A-119 (2007 г.в.) и Bell 206 L-3 (1992 г.в.).

Компания Samal Air работает на рынке бизнес-перевозок с 2006 года. Основу парка оператора составляют самолеты российского производства Ту-134 и Ту-154 в VIP-конфигурации, а также турбовинтовые самолеты Fairchild Merlin III, летающие как авиатакси. Для грузоперевозок используется и Boeing 737. Сейчас в Казахстане зарегистрировано 28 бизнес-джетов и 34 вертолета. На постсоветском пространстве Казахстан занимает третье место по количеству бизнес-джетов и частных вертолетов, пропуская вперед лишь Россию и Украину.

## EC135 T2+ пришел в Краснодар

В рамках контракта с «Кубаньавиа» Уральская вертолетная компания – URALHELICOM, при поддержке Eurocopter Vostok, поставила новый вертолет EC135 T2+ в медицинской конфигурации. Напомним, что в конце марта 2012 года Департамент госзаказа Краснодарского края объявил тендер среди потенциальных поставщиков на поставку вертолета для оказания экстренной медицинской помощи с медицинским интерьером (салонем) и установленным медицинским оборудованием.



Поставка вертолета осуществлялась в три этапа: первый этап – Приемка воздушного судна – не позднее 01.12.2012 года; второй этап – транспортировка вертолета к месту эксплуатации и его приемка в г. Краснодаре – не позднее 10.12.2012 года; третий этап – передача документации на вертолет – не позднее 20.12.2012 года.

«Современные санитарные вертолеты будут использоваться в отделениях экстренной и плановой консультативной помощи двух крупнейших лечебных учреждений министерства здравоохранения Краснодарского края: краевой клинической больницы №1 имени профессора Станислава Очаповского и детской краевой клинической больницы», – комментируют в ведомстве.

Санитарный вертолет, оборудованный реанимационной аппаратурой, будет использоваться для до-

ставки тяжелых больных непосредственно в реанимационные залы нового корпуса ККБ №1, на крыше которого оборудована посадочная площадка.

Кроме того, использование медицинского вертолета является обязательным условием для оказания помощи пострадавшим при проведении Зимних Олимпийских Игр в Сочи в 2014 году.

«В ближайшее время компания URALHELICOM намерена открыть станцию технического обслуживания по типу EC135 T2 Eurocopter, полностью соответствующую российскому законодательству. Двухдвигательные вертолеты Eurocopter EC135 поставляются не только в медицинской комплектации, но также и в пассажирской версии. В этом году мы планируем осуществить еще несколько поставок новых и ресурсных вертолетов EC135, Eurocopter в Россию», – комментируют в URALHELICOM.

## Challenge Aero получил Citation XLS+

Украинский оператор Challenge Aero Ukraine пополнил свой парк очередным самолетом. Cessna Citation XLS+ (бортовой номер D-CCLA) будет находиться в управлении компании и базироваться в Москве. Это новый тип самолетов, который компания будет эксплуатировать.



В настоящее время компания имеет в своем парке самолеты Як-40, Falcon 20, Falcon 2000, Falcon 7X, Learjet 31, Learjet 60, Challenger 300, Global XRS, Gulfstream 550, Cessna XLS+, Cessna III, Hawker 850, а также вертолеты - Augusta Grand, Eurocopter 120, Eurocopter 130, Eurocopter 145, Eurocopter 155, Bell 407, Bell 429, Bell 430, Bell 206.

Challenge Aero Ukraine работает на рынке деловой авиации с 2002 года. Основным видом деятельности компании является предоставление услуг по организации и выполнению чартерных авиаперелетов на воздушных судах VIP-класса. На сегодняшний день компания Challenge Aero Ukraine единственная на Украине, предоставляющая полный цикл услуг: собственная хендлинговая компания, собственная служба сервиса, техническая служба, летный персонал, служба клининга, вертолетная компания.

## \$9 млн. за интерьер

Крупнейший оператор бизнес-авиации ОАЭ Royal Jet приступает к реализации программы по обновлению интерьеров своих бизнес-джетов. Первым самолетом, который отправится в центр комплектации интерьеров, стал BBJ1 (бортовой номер A6-AIN). Подрядчиком по модернизации интерьера стала французская компания Sabena Technics, базирующаяся в Бордо. Изначально речь идет об одном самолете Boeing Business Jet, однако в Sabena Technics не исключают возможности переоборудования и других самолетов из парка перевозчика. Стоимость работ составляет \$ 9 млн.

В перечень работ входит установка современного интерьера (разработчик Edése Doret), включая новый салон главного пассажира, спальные каюты и конференц-зал. Большое внимание будет уделено и модернизации систем развлечений на борту, а также систем связи SATCOM и Wi-Fi. В качестве отделочных материалов будут применяться ценные породы дерева и драгоценные металлы. Интерьер салона главного пассажира украсят картины и панно, приобретенные на аукционах.



BBJ (A6-AIN) имеет конфигурацию на 46 мест. Самолет выпущен в 1999 году и был одним из первых в парке Royal Jet. В конце 2011 года самолет прошел полный цикл технических работ по обслуживанию и ремонту и сейчас готовится к перелету в Бордо. Несмотря на свой преклонный возраст, налет этого BBJ очень мал, что позволит Royal Jet эксплуатировать его еще в течение ближайших 15 лет.

По словам президента Royal Jet Шейна О'Харе, каждый из 11-ти самолетов компании (в парке перевозчика шесть самолетов семейства BBJ) - это своеобразная пятизвездная гостиница в воздухе. К тому же в Royal Jet есть постоянные клиенты, которые летают исключительно на конкретном самолете. Поэтому выбор компании по модернизации интерьера самолета - очень ответственный шаг. «Мы рады, что нашим партнером стала компания Sabena Technics - один из лидеров на мировом рынке переоборудования воздушных судов», - отметил г-н О'Харе.

## «Меридиан» отметил Минтранс

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 864/Н от 17 декабря 2012 года Генеральному директору Авиакомпании «Меридиан» В.А. Лапинскому и заместителю Генерального директора по инженерно-авиационному обеспечению главному инженеру А.Б. Прозорову объявлена благодарность Министра транспорта России.

26 декабря 2012 года в рамках корпоративного мероприятия группы компаний ЗАО «Авиакомпания «Меридиан» и ООО «Московское небо» состоялось торжественное объявление благодарности.

ЗАО «Авиакомпания «Меридиан» стала единственным представителем сегмента деловой авиации Российской Федерации, отмеченным ведомственными наградами.

Как отметил Генеральный директор компании Владимир Лапинский, получение благодарности Министра транспорта стало возможным благодаря личному вкладу каждого работника в развитие авиакомпании и нацеленности на результат сотрудников по всем направлениям деятельности. «Приоритеты компании «Меридиан» в обеспечении безопасности полетов, постоянное совершенствование качества предоставляемых услуг и высшая степень финансовой надежности стали основой для получения высокой оценки деятельности авиакомпании со стороны авиационных властей РФ», - комментирует г-н Лапинский.

Авиакомпания Меридиан является членом международного альянса MS Group, объединившим в единое целое также управляющую компанию «Московское Небо» и австрийского оператора деловой авиации Mjet GmbH.

## Air One Aviation становится крупнейшим оператором в Индии

Индийский бизнес-оператор Air One Aviation Private Ltd. продолжает реализацию плана увеличения парка бизнес-джетов, утвержденного советом директоров компании в июле 2012 года.

2 января 2013 года Air One Aviation получил очередной самолет Embraer Legacy 650, который присоединится к воздушному парку компании, состоящему из самолетов Embraer Lineage (одна машина), Embraer Legacy 650 (четыре машины), Cessna Citation XLS (одна машина), Beech 1900D, Beechcraft Super King Air 200 и Cessna Grand Caravan (в общей сложности компания эксплуатирует 9 турбовинтовых самолетов для выполнения чартеров по туристическим направлениям). В 2012 году парк оператора увеличился более чем на 50%. В 2013 году компания планирует получить первый ACJ319, Bombardier Global 6000, а с 2014 года начнутся поставки первых джетов Learjet 70/75.

Новый лайнер (бортовой номер VT-AOL) поставлен в обновленной версии. Изменения коснулись прежде всего пассажирского салона и кабины экипажа. Среди новшеств пассажирского салона стоит отметить новую систему управления оборудованием Ovation Select от Honeywell с сенсорным управлением. В этой системе, которая будет также установлена на средне-размерные Legacy 450/500, предусмотрены деки для подключения iPad и iPhone, HD-видеосистема, Blu-Ray плеер, а также пассажиры смогут наблюдать движение самолета на трехмерных картах. Кроме этого обновленные самолеты будут оборудоваться беспроводными телефонами Iridium. Управление системами регулировки температуры, освещения и других параметров вынесены на индивидуальные



сенсорные дисплеи (производитель также предлагает новые отделочные материалы, включая 12 видов стандартных отделочных материалов и еще шесть комплектов премиум отделки, прим. BizavNews) Не остались без новинок и пилоты. В кабине установлен новый комплект авионики Honeywell Primus Elite, который существенно снизит нагрузку на экипаж.

Новый самолет будет базироваться в Международном аэропорту имени Индиры Ганди в Дели. В 2013 году Air One Aviation планирует существенно увеличить свою долю на туристическом рынке, а также в сегменте авиатакси. Сейчас вертолетный парк компании состоит из вертолетов Eurocopter AS355/ AS365N Dauphin и Bell 412. Рост вертолетных перевозок Air One Aviation за одиннадцать месяцев прошлого года составил более 15%, и в текущем году оператор планирует приобрести до пяти новых вертолетов.

## Европейская кооперация

Швейцарский оператор бизнес-авиации ZEPТАIR и австрийская компания Amira Air подписали партнерское соглашение об объединении усилий для совместной работы на европейском, ближневосточном и североамериканском рынках. Согласно достигнутым договоренностям, Amira Air передает весь собственный флот под управление швейцарскому оператору (менеджмент и продажа рейсов).

Сейчас флот Amira Air состоит из восьми самолетов Bombardier (шесть Challenger 300 и два Global), а также Hawker 400XP и Cessna CJ2. Флот ZEPТАIR в настоящее время включает только машины канадского авиапроизводителя Challenger 300/605 и Global, в том числе два самолета Global 5000 Vision. После объединения совместный парк компаний станет одним из самых крупных в Европе.

Компания ZEPТАIR была образована в 2010 году и зарекомендовала себя одним из самых надежных операторов по управлению воздушных судов. Amira Air работает на рынке с 2005 года. В октябре 2012 года на выставке NBAA 2012 менеджмент компании анонсировал план по выходу компании на североамериканский рынок и модернизации самолетного парка. Amira Air сейчас находится в поиске стратегического партнера в США для продвижения своего присутствия и на внутреннем американском рынке. В компании отказываются давать официальные комментарии относительно планов экспансии на американский рынок, однако источник, близкий к теме, рассказал BizavNews о проведении топ-менеджментом компании ряда переговоров с крупными американскими авиаброкерами и операторами «о возможном совместном проекте присутствия европейского оператора на американском рынке» (со слов источника).



В совместной деятельности компании будут использовать два свидетельства эксплуатанта, что, по мнению менеджмента компаний, является правильным решением. При этом учитывается, что сегмент управления воздушными судами в компаниях будет только развиваться. В будущем партнеры сфокусируются исключительно на самолетах Bombardier. В 2013 году ожидается поставка нескольких самолетов, включая два Global 5000 Vision.

Это уже второе объединение европейских перевозчиков за последние два месяца. Так, в середине декабря 2012 года восемь ведущих европейских бизнес-перевозчиков, среди которых ACM AIR CHARTER, Air Alsie, AIR HAMBURG, CorporateJets, FLYINGGROUP, GlobeAir, Masterjet и PrivatAir объявили о создании

первого корпоративного альянса европейских операторов деловой авиации. Начиная с 2013 года компании начинают процедуру формирования единого парка воздушных судов для предоставления услуг клиентам по всему миру под брендом AirClub. Совместный авиапарк восьми компаний альянса будет состоять из 106 самолетов бизнес-класса, начиная с BBJ и ACJ до Citation Mustang. Уже сейчас все члены новоиспеченного альянса активно предлагают другим операторам присоединиться к новаторскому проекту. Тем не менее, руководство AirClub заявляет, что, несмотря на совместные действия, компании, входящие в партнерство, не утратят своей индивидуальности, и AirClub никогда не станет массовым перевозчиком. По такому же принципу собираются работать ZEPТАIR и Amira Air.

## Korean Air выйдет на рынок бизнес-авиации

Национальный перевозчик Южной Кореи авиакомпания Korean Air предпринимает первые шаги по выходу на новый для себя рынок – бизнес-перевозок. Стоит напомнить, что первые попытки обзавестись собственным «деловым парком» компания предприняла еще в 1994 году, когда для перевозки топ-менеджмента был приобретен первый бизнес-джет Gulfstream IV. В те времена экономика Южной Кореи была одной из самых динамичных с ежегодным ростом в 7%. Бизнес-джеты Korean Air на рубеже 2000-х летали до 45 часов ежемесячно и «присутствовали» практически во всех уголках мира от Гуама до Дублина. В 2010 году руководство Korean Air принимает решение о покупке второго и более «серьезного» самолета BBJ1, а следом за этим был приобретен Global Express XRS. Но все равно бизнес-подразделение Korean Air осуществляла перевозки исключительно в собственных интересах и интересах партнеров.

Однако в ноябре 2012 года руководители компании решили всерьез начать работу по выходу на рынок бизнес-перевозок, начав с мониторинга стратегических рынков – Китая, России, Японии, Гонконга и родного южнокорейского. Экономическая ситуация,



сложившаяся сегодня в Южной Кореи, по мнению менеджмента Korean Air имеет все предпосылки для запуска нового проекта. Бизнес-план дочки перевозчика - Korean Air Business Jet - в настоящее время только формируется. Однако уже сейчас понятно, что если задуманное реализуется, национальный перевозчик сможет примерить лавры и главного бизнес-оператора страны. Тема самолетного парка прорабатывается компанией достаточно скрупулезно. Известно, что это будут ультрадальние самолеты класса BBJ и Global с просторными салонами, выполненными в национальных корейских мотивах с суперсовременной «начинкой», позволяющей активно работать во время полета. Известно, что сейчас Korean Air ведет переговоры с рядом известных дизайн-ателье. Однако и сейчас пассажирам доступны ничуть не уступающие по комфорту 16-местный (плюс четыре спальни) BBJ1, способный находиться в воздухе до 12 часов и 13-ти местный Global XRS. Все самолеты 2010 года выпуска. В дополнение к самолетному парку Korean Air скоро предоставит своим пассажирам и новый Sikorsky S76C+.

Второй и немаловажной частью плана выхода на рынок станет поиск стратегических партнеров вне Южной Кореи. Первым претендентом на альянс может стать крупный долевой оператор из Канады Flexjet, который уже умеет работать с крупными национальными перевозчиками, такими как Qatar Airways. Детали соглашения пока остаются в тайне, однако известно, что в случае достижения договоренностей деловые пассажиры Korean Air получат беспрецедентный доступ на североамериканский рынок и наоборот (более 5000 направлений в США, Канаду, Мексику, а также Багамы и другие курортные направления в регионе на самолетах Flexjet). При этом забронировать и оплатить билет на бизнес-джет можно в любом представительстве Korean



Air или через интернет одной транзакцией. Кроме этого, будущие партнеры надеются и на увеличение количества североамериканских клиентов Flexjet. По такой же схеме их будут «встречать» самолеты Korean Air Business Jet в европейских и южнокорейских аэропортах.

Параллельно с развитием парка в Korean Air не обходят стороной и проблему базирования и обслуживания своего флота. В качестве главного аэропорта компания все же хочет оставить за собой некогда главный аэропорт страны Gimpo Airport, где в настоящее время и трафик поменьше и инфраструктура позволяет обслуживать любые типы самолетов, а также строить собственные объекты, включая FBO.

По предварительным данным решение о начале «наземного» плана развития перевозчика менеджмент примет уже в марте 2013 года. А в самое ближайшее время стартует новая маркетинговая и рекламная кампании в Токио, Гонконге, Москве и Пекине, где компания создаст собственные интернет-сайты на национальных языках, проведет презентации и в будущем откроет полноценные филиалы.

## В Подмосковье построят аэропорт бизнес-авиации

В Подмосковье может появиться первый в России специализированный аэропорт бизнес-авиации. Об этом «Известиям» рассказал первый замминистра транспорта Московской области Александр Митусов. На строительство делового аэродрома в Волоколамске вблизи Новорижского шоссе европейские инвестфонды готовы потратить около 10 млрд рублей. К созданию площадки также проявляет интерес частный инвестор из Лондона Роберт Херсов, председатель консультативного совета VistaJet — крупнейшей в мире компании, специализирующейся на VIP-перелетах. Предприниматели надеются запустить проект уже в 2013 году.

Как пояснили в подмосковном минтрансе, бизнес-план нового аэропорта сейчас проходит согласования в областных министерствах экологии, финансов и экономики. Проект также рассматривают в Минтрансе РФ.

«Должно быть принято решение на уровне правительства РФ о выделении 500 га территории лесного фонда — зеленой зоны в районе 85 км Новорижского шоссе, где планируется разместить аэропорт», пояснил замначальника управления по взаимодействию с федеральными транспортными системами минтранса области Леонид Журенков. По его словам, в 2012 году проект был одобрен тогда еще главой региона Сергеем Шойгу.

«Авторы проекта обещают создание около 1 тыс. рабочих мест», пояснил Журенков. «В настоящее время бизнес-авиация не находит понимания в аэропортах, в приоритете у которых регулярные рейсы и большие потоки пассажиров».

Чиновник пояснил, что инвестор, который получит участок под строительство, будет обязан в качестве компенсации воссоздать зеленую зону на другой

территории. При этом представитель минтранса области уверен, что на международный уровень деловой аэродром сможет выйти только через 5–7 лет работы.

Как рассказал и.о. гендиректора ООО «Ураниборг» — компании, управляющей проектом, — Александр Казаков, авторы проекта — группа российских предпринимателей. Согласно бизнес-плану, новый аэропорт сможет выполнять не менее 100 рейсов в сутки, а парк его составит около 120 воздушных судов. На территории также расположатся 60–80 площадок под размещение частных самолетов. Рабочее название площадки — аэропорт Сирин.

В основном полеты из Волоколамска будут выполняться на бизнес-джетах различной вместимости, в среднем 5–30 человек. Компания рассчитывает получить все разрешительные документы и запустить проект уже в 2013 году.

«В таком случае строительство аэродрома можно будет закончить уже в 2017 году», пояснил Казаков. По подсчетам фирмы, проект должен окупиться через 16 лет.

По его словам, интерес к новому аэродрому уже проявляют не только инвесторы, но и производители судов и авиаперевозчики.

«В существующих аэропортах для деловой авиации не хватает ни посадочного и воздушного пространства, ни частот для радиосвязи», пояснил глава компании. Он добавил, что подобные аэродромы существуют в Западной Европе, в том числе вблизи Лондона и недалеко от Франкфурта и Мюнхена.

По словам Казакова, сейчас минимальная цена полета на бизнес-джете составляет 200–300 тыс. рублей.

Отметим, что стоимость такого самолета в зависимости от вместимости может составлять 120–600 млн рублей.

Между тем против реализации проекта намерены выступить экологи.

«В Подмосковье на сегодняшний день уже отмечается катастрофическая нехватка лесов, особенно вблизи федеральных трасс», заявила координатор Общества охраны природы Московской области Ольга Балабанова. «Компенсационная посадка превратится в полноценный лес лишь через 20 лет. При этом абсолютное большинство жителей самой области не смогут себе позволить воспользоваться услугами этого VIP-аэропорта. Иными словами, бизнес-элита перекраивает нашу среду обитания под свои коммерческие интересы».

А вот экс-глава Авиационного центра Подмосковья Антон Филатов планы предпринимателей одобрил. «Сейчас самолеты бизнес-авиации ждут вылета в аэропорту, как правило, не менее одного часа, а аэродромное обслуживание настолько дорогое, что судам в случае многочасового простоя выгоднее улететь в Финляндию, разместиться там и затем вернуться в Москву перед самым вылетом», рассказал он. При этом эксперт полагает, что новый аэродром станет востребованным только в том случае, если вопрос о вылете будет решаться в течение максимум полчаса.

Отметим, что по данным минтранса Московской области в 2017 году бизнес-терминал может появиться в подмосковном аэропорту Кубинка. Он сможет принимать около 50 воздушных судов.

Источник: Известия

## «ДжетПорт СПб» подводит итоги года

Крупнейший оператор по оказанию услуг для рейсов бизнес-авиации в аэропорту «Пулково» - компания «ДжетПорт СПб» - подвела итоги работы в 2012 году. Как рассказали BizavNews в компании, за двенадцать месяцев прошлого года «ДжетПорт СПб» обслужила 8060 рейсов и 17038 пассажиров бизнес-авиации. За аналогичный период 2011 года эти показатели составляли соответственно 8002 рейса и 15676 пассажиров.

Также в «ДжетПорт СПб» сообщили, что в первой декаде февраля 2013 года начнет свою работу Центр

Бизнес Авиации «Пулково-3». Уже получен последний из сертификатов – на «Аэродромное обеспечение в аэропорту «Пулково», а также успешно продлены сертификаты на «Организационное обеспечение коммерческих воздушных перевозок» и на «Обеспечение обслуживания в аэропорту «Пулково» пассажиров и багажа при внутренних и международных воздушных перевозках. Общая площадь территории Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» составит 100 тыс. кв.м., на которой будут расположены перрон с более чем 20-ю местами стоянок для воздушных судов различного типа и класса, здание пассажирского терминала и прочие объекты инфраструктуры.

Пассажирский терминал общей площадью 4000 кв.м., позволит на первом этаже осуществлять обслуживание до 1500 пассажиров в сутки, а на втором разместить офисные помещения служб, администрации и руководства Центра Бизнес Авиации «Пулково-3».

В здании пассажирского терминала предусмотрено все необходимое для обслуживания пассажиров: зоны прилета/вылета, предполетного и таможенного досмотра, пограничного контроля, DUTY FREE, бар, переговорные и многое другое.

По оценкам экспертов, объем инвестиций в ЦБА «Пулково-3» составил порядка 2 млрд. рублей. «В процессе создания структуры и подбора персонала был учтен опыт ведущих российских и иностранных компаний, специализирующихся на организации наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации, благодаря чему в компании имеется своя собственная Производственно-диспетчерская служба, Служба организации пассажирских перевозок, Служба специального транспорта, Служба оперативного наземного обеспечения, Отдел взаиморасчетов и ряд других структурных подразделений, обеспечивающих непрерывный круглосуточный процесс обслуживания наших клиентов» - комментируют в «ДжетПорт СПб».

В настоящее время аэропорт Пулково, согласно рейтингам Avinode, входит в десятку самых востребованных аэропортов бизнес-авиации. По итогам ноября он занимает 7 место, оставив позади такие аэропорты как Биггин Хилл, Барселону, «Линате» (Милан), «Скипхол» (Амстердам), Мюнхен, Пальма де Майорка.



## Последний из могикан

Новый самолет Ту-154М, выпущенный на самарском заводе «Авиакор», станет официальным бортом министра обороны Сергея Шойгу, пишет газета «Известия». Как сообщили в штабе ВВС, самолет в VIP-комплектации будет передан на подмосковный аэродром Чкаловский в ближайшее время. Ту-154М (заводской №12А998, регистрационный номер RA-85042) совершил первый полет 5 декабря 2012 года в Самаре. Этот самолет стал вторым в этом году построенным в Самаре Ту-154М, и, вероятно, станет последним (989-м) выпущенным самолетом семейства Ту-154.

«Авиапарк министра состоит из нескольких самолетов и вертолетов, в том числе Ту-154, Ил-62, Ми-8. Новый самолет пополнит этот ряд, а потом и заменит «старшего товарища», когда тот выработает ресурс», - пояснили в ВВС.

При этом кроме министра VIP-самолетом смогут пользоваться и другие высокопоставленные сотрудники Минобороны России. Все зависит от того, куда направляется министр, с кем и с какой целью. Если делегация маленькая и лететь недалеко, обходиться вертолетом. Ил-62 использует для командировок за границу или на Дальний Восток, чтобы долететь без посадок. А максимальная дальность полетов «тушки» - 6600 км, поэтому ее берут для перелетов на более близкие расстояния.

В пресс-службе корпорации «Русские машины», в которую входит «Авиакор», сообщили, что передали самолет в ВВС в последние дни 2012 года. Самолет изготовлен в варианте «Салон» с современным пилотажно-навигационным оборудованием. Мы поставляем самолет ВВС в рамках гособоронзаказа. Задачи по его использованию будут ставиться Министерством обороны России.



*Foto Vivan755 / russianplanes.net*

При этом «Авиакор» пока не собирается полностью сворачивать производство «тушек» и не исключает его возобновления, если будут заказчики.

«Специально закрывать производство Ту-154 мы не собираемся. В заделе остаются четыре планера, которые могут быть достроены при наличии заказов. Кроме того, мы продолжаем сопровождение самолетов Ту-154 в части выполнения капитальных ремонтов и технического обслуживания до полного списания существующего парка ВС», - уточнили в пресс-службе «Русских машин».

Служебный вариант Ту-154М-ЛК1 «Салон» был разработан для перевозки высокопоставленных лиц. В отличие от рейсовых машин вместо обычных пас-

сажирских кресел самолет оборудован рабочими местами для чиновников — креслами, диванами и столами для переговоров. Кроме того, такие машины оборудованы спецсвязью.

Ту-154 был создан в 1968 году и стал самым массовым реактивным пассажирским самолетом за всю историю СССР и России. Всего было изготовлено больше 900 машин этого типа. Однако сейчас их летает около 100 машин, еще 100 стоят на хранении и готовятся к утилизации. Российские авиакомпании в массовом порядке списывают Ту-154 из-за выработки ресурса этих машин и низкой экономической эффективности по сравнению с более современными моделями.

## В 2012 году Bombardier прирастал заказами

Канадский производитель Bombardier Aerospace практически сразу после окончания отчетного периода объявил о результатах работы в 2012 году. В течение календарного года компания поставила 233 самолета. Это несколько меньше по сравнению с предыдущим финансовым годом (245 поставок), несмотря на то, что в 2011 году в расчет брались только 11 месяцев из-за перехода компании на международную систему отчетности. Однако объем поставок в 2012 году полностью соответствует прогнозам компании, которые были сделаны в марте 2012 года (235 самолетов).

Кроме того, в течение 2012 года компания получила заказы, за вычетом отмен, на 481 самолет. И этот

показатель существенно превышает уровень предыдущего года, в 2011 году получено 249 заказов. Портфель заказов Bombardier пополнялся за счет обоих производственных линеек - деловой и коммерческой, а крупные заказы разместили Delta Air Lines, NetJets, Nordic Aviation Capital, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, VistaJet и WestJet.

«2012 год был годом фокуса на производстве, и наши сотрудники продемонстрировали свою устойчивость и сплоченность в преодолении сложных экономических условий, и мы достигли наших целевых показателей поставок», - сказал президент и главный управляющий директор Bombardier Aerospace Ги Аши.



Однако наибольших успехов компания добилась в формировании портфеля заказов. Двукратное превышение результата 2011 года впечатляет. И до самого конца прошлого года производитель собирал «урожай» заказов. 28 декабря компания сообщила о подписании контрактов с неназванными заказчиками на поставку 11 деловых самолетов: один клиент сделал заказ на шесть Learjet 75, а другой заказал пять Global 6000. Общая стоимость этих самолетов составляет более \$ 370 млн.

Оба заказа существенно улучшили и без того хорошие производственные показатели 2012 года. Итого в течение 2012 года Bombardier получил 343 чистых заказа на бизнес-джететы, по сравнению с 191 за предыдущий финансовый год. Также компания поставила 179 бизнес-джететов, в то время как за 11 месяцев 2011 финансового года было передано заказчикам 163 деловых самолета.

Подразделение коммерческих самолетов снизило темп производства по сравнению с 2011 годом – с 78 машин до 50 в 2012 году. Однако за прошлый год было получено 138 чистых заказов, по сравнению с 54 заказами в предыдущем финансовом году.

## Avinode Business Intelligence Newsletter



Представляем обзор Avinode о состоянии глобального рынка бизнес-авиации.

Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

В 2013 году Avinode изменил свой еженедельный бюллетень. Во-первых, отчет выходит раз в две недели. Во-вторых, компания предоставляет аналитику по глобальному рынку, то есть в Северной Америке и в Европе. Еще одно изменение состоит в том, что в каждом отчете предоставляется расчет динамики **Индекса спроса** и **Индекса стоимости летного часа**, а также стоимость летного часа для одного сегмента бизнес-джетов: легкого, среднего или тяжелого. Это позволит более четко представлять тренды в отдельных сегментах бизнес-авиации. Также акцентировано внимание на ключевых показателях рынка, таких как общее количество вылетов за рассматриваемый период и динамика индексов.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Ключевые показатели мирового рынка
- Индекс спроса легких бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа легких бизнес-джетов, в США и Европе
- Стоимость летного часа Citation Mustang

Avinode в своем бюллетене выделяет следующие категории бизнес-джетов:

### **Light Jets**

Легкие самолеты – это все бизнес-джеты в диапазоне от самолетов начального уровня до верхнего легкого класса. По конкретным моделям самолетов - это все от Eclipse/Mustang до Citation XLS+.

### **Midsized Jets**

Средние самолеты – все бизнес-джеты, попадающие в промежуток от средних до суперсредних, то есть все от Learjet 60/Hawker 800 до Challenger 300/Citation X.

### **Heavy Jets**

Тяжелые самолеты - от тяжелых бизнес-джетов до ультрадальних. По конкретным моделям это все, от Falcon 2000/Challenger 604 до G650/Global 6000.

### **Ключевые показатели рынка**

Ключевые показатели рынка (Key Performance Indicators - KPI) характеризуют общее состояние глобального рынка деловой авиации. Первый показатель характеризует общее количество вылетов бизнес-джетов в Европе (ИКАО E/L) и США (ИКАО K) соответственно, по данным FAA и Евроконтроля за последние 14 дней. Этот показатель отображается в абсолютных цифрах и в виде процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Второй индикатор показывает динамику Индекса Спроса в Европе и США за последние 14 дней. Третий индикатор показывает динамику Индекса стоимости летного часа в Европе и США за последние 14 дней.

### Avinode Key Performance Indicators: Light Jets

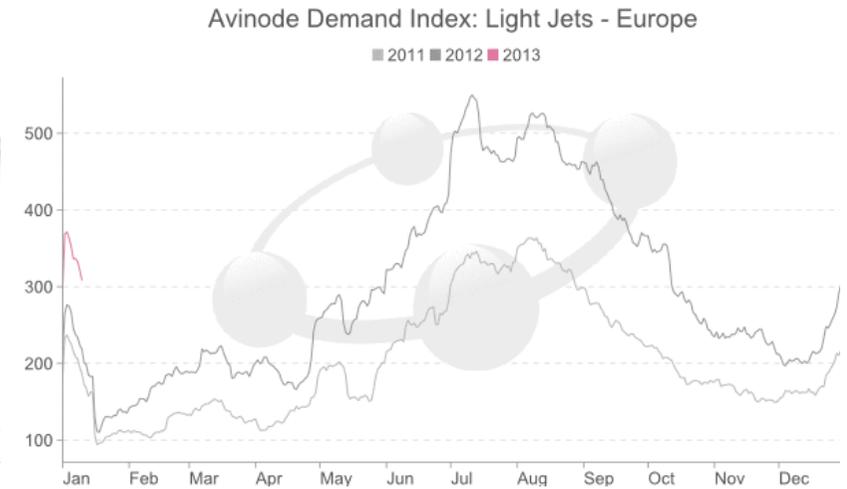
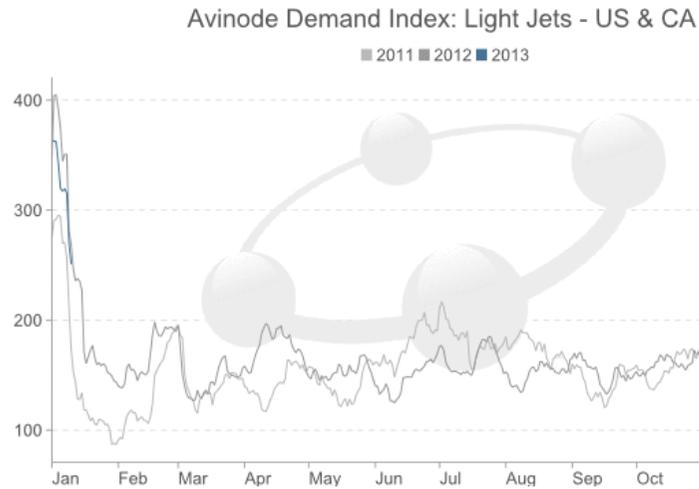
	US	Europe
Flights last 14 days	27 201	4 611
Flights, YoY change	-2.29% ▼	-5.12% ▼
Avinode Demand Index	+50.2% ▲	+36.9% ▲
Avinode Pricing Index	+0.09% ●	+0.54% ●

продолжение ►

## Индекс спроса

Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

Индекс США и Канады основан на запросах из аэропортов кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский Индекс основан на запросах рейсов из аэропортов с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR. Индекс спроса рассчитывается в каждом отчете для одного сегмента бизнес-джетов.



## Индекс стоимости летного часа

Индекс стоимости летного часа Avinode показывает среднюю стоимость часа аренды частного самолета определенной категории и определенного рынка. При этом почасовая ставка включает среднюю доходную ставку и топливный сбор.

Индекс США и Канады рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский индекс рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR.

Avinode Pricing Index: Light Jets



## Стоимость летного часа популярных самолетов

Динамика стоимости летного часа для отдельного сегмента бизнес-джетов позволяет оценить ценообразование в течение времени для трех конкретных моделей (по одному в каждом бюллетене).

В ротации будут рассматриваться следующие модели самолетов:

- Light - Citation Mustang
- Midsize - Learjet 60
- Heavy - Challenger 604

Эти три модели являются самыми популярными в своем классе при запросах в США и Европе.

Avinode Pricing Index: Citation Mustang



Region Comparison

