



Главное информационное событие этой недели случилось накануне выходных. С одной стороны оно было ожидаемо, а с другой не верилось, что может случиться. Речь идет о банкротстве Hawker Beechcraft.

Банкротства в авиастроительной отрасли в последнее время были не редкостью. Однако, такие неприятности случались с небольшими компаниями, которые работали в сегменте легких воздушных судов. Можно вспомнить Grob Aerospace, Epic Aircraft, Eclipse Aircraft и т.д. Тем не менее многие из них продолжают работать в том, или ином, виде. В непростой ситуации в свое время также побывали Gulfstream, Embraer, Learjet...

Поэтому воспринимать как трагедию то, что сейчас происходит с Hawker Beechcraft не стоит. Скорее даже наоборот, процедура банкротства даст толчок производителю для скорейшей реорганизации и выходу из затянувшегося кризиса. Пожелаем компании поскорей закончить все юридические формальности и с новыми силами начать работу. Тем более что задел у производителя есть, как в действующей производственной линейке, так и в программе модернизации существующего флота.



Шаг назад

Итальянские парламентарии одобрили изменение закона, по которому облагаются налогом иностранные самолеты, базирующиеся на территории страны. Это изменение вносит существенные правки в первоначальную редакцию закона

стр. 10



737MAX укомплектуют «двойным пером»

Boeing представил новый вариант дизайна законцовок крыла для 737MAX. По заявлению производителя, новый дизайн позволит экономить до 1,5% топлива к уже разрекламированному 10-12% улучшению топливной экономичности 737MAX

стр. 11



Hawker Beechcraft заявил о банкротстве

Предположения о возможной процедуре банкротства Hawker Beechcraft по Главе 11 подтвердились. 3 мая производитель сообщил о достижении договоренности со своими кредиторами и начале процедуры банкротства.

стр. 12



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: -22,1%; индекс стоимости: +2,03%

стр. 13



ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ G650

БЫСТРЕЕ ВСЕХ, ДАЛЬШЕ ВСЕХ,
ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ ВСЕХ

Gulfstream®

Москва продает ЦПДУ ГА «Аэротранс»

Департамент имущества Москвы в очередной раз попытается приватизировать свою долю в диспетчерском ОАО «ЦПДУ ГА «Аэротранс». Предприятие занимается, в частности, обработкой запросов на пролет по России самолетов глав иностранных государств. За два года, которые прошли с прошлого подобного аукциона, цена акций возросла в 1,5 раза. Московские власти объясняют это инфляцией.

Кроме обеспечения полетов глав иностранных государств «Аэротранс» занимается в целом обеспечением международных полетов вне расписания — литерных (спецрейсы по перевозке особо важных государственных деятелей и грузов) и чартерных, также центр взаимодействует с органами власти и обслуживает самолеты на земле. Общий объем за-

просов на выполнение международных полетов на территорию страны или через нее составляет 350–400 тыс. в год.

На аукцион, который пройдет в июне, выставлено 37,48% акций предприятия, стартовая стоимость пакета — 341,7 млн рублей. При этом два года назад цена пакета составляла 221 млн рублей, но аукционы не состоялись из-за отсутствия желающих.

В департаменте имущества Москвы «Маркеру» пояснили, что стоимость акций изменилась из-за инфляции. «Перед продажей по закону оценку проводит независимая оценочная компания, оценка действительна полгода. Эта цена соответствует рыночной», — сказали в департаменте. Можно отметить, что долг предприятия, согласно бухбалансу из аукционной документации, с конца 2010 года сократился с 76 млн до 48 млн рублей, а чистая прибыль выросла с 476 млн рублей в 2010 году на 14%, до 544 млн рублей в 2011-м. Между тем, по информации из отчета «Аэротранса» за 2010 год, чистая прибыль в позапрошлом году составила почти вчетверо меньше, 130 млн рублей. В самом «Аэротрансе», в штате которого сотня сотрудников, не смогли дать оперативный комментарий по теме.

«Аэротранс» работает на федеральном уровне, и странно, что центром владеют власти Москвы», — считает ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. Он отметил, что в ближайшее время для частного бизнеса появится смысл приходить на рынок диспетчерских услуг — это будет связано с развитием частной авиации и либерализацией воздушных перевозок.

Источник: Маркер




Jet Port Charters
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации
Медицинская авиация
Организация VIP залов



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

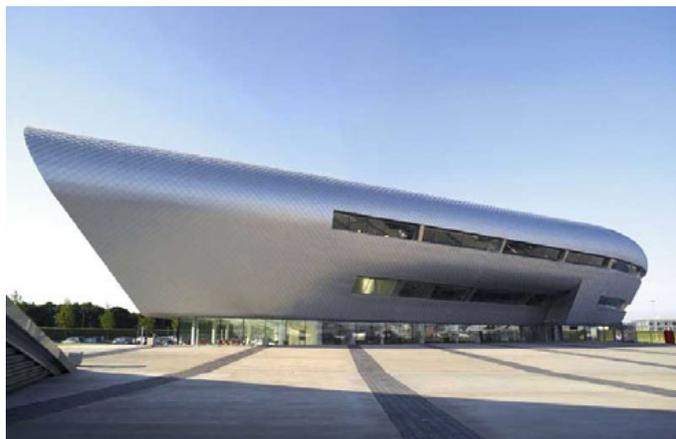





AIN исследовал рынок FBO

Издание Aviation International News опубликовало обзор рынка FBO в различных регионах мира. По мнению издания, огромные возможности этого направления бизнеса на Востоке компенсируются жесткими условиями работы на Западе. Конечно такая характеристика является упрощенной, но весьма точным описанием текущего состояния бизнеса международных FBO. Несмотря на то, что трафик деловой авиации в Европе восстановился до некоторой степени, на условия работы здесь по-прежнему влияет «жесткое» сочетание экономических проблем и рост цен.

В то же время, зачастую экспоненциальные темпы роста трафика за пределами Европы не поспевают за развитием наземной инфраструктуры. Является фактом и то, что на многих развивающихся рынках, таких как Азия, Ближний Восток и Африка, традиционных FBO, как это задумано и реализовано на рынке США, практически не существует. Многим местным операторам бизнес-авиации по-прежнему приходится полагаться на любую наземную поддержку, которую они смогут найти, а часто это возможно только с помощью предварительной поездки на место и местного персонала.



Однако в некоторых случаях эта картина меняется. Некоторые компании являются пионерами применения на местных рынках новых бизнес-моделей FBO, как например Hawker Pacific в Китае. Тем не менее все еще остаются значительные препятствия для применения западных стандартов обслуживания и комфорта в перспективных регионах, такие как бюрократия и политические риски, которые не позволяют создавать новые FBO.

В то же время, существуют компании, которые хотят попробовать свои силы на гораздо более зрелом рынке Европы. В число таких компаний входит дубайская JetEx, которая запустила совместное предприятие в аэропорту Шеннон на западном побережье Ирландии, а также открывает FBO в Париже, в аэропорту Ле Бурже.

В обзоре нашлось место и для нашей страны. Несмотря на значительный рост в последние годы российской деловой авиации, полноценные FBO до сих пор существуют только в Москве. В некоторых других городах, в которых наблюдается большой объем трафика, есть некоторые специализированные услуги наземного обслуживания бизнес-джетов, но полноценные FBO все еще находятся в стадии развития.

В общем рейтинге FBO на самом высоком месте среди российских бизнес-терминалов находится Внуково-3, на 17 месте. А первая пятерка выглядит так:

1. TAG Aviation, Фарнборо;
2. Hong Kong Business Aviation Centre, Международный аэропорт Гонконга
3. Harrods Aviation, Лондон Лутон
4. TAG Aviation, Женева
5. Dassault Falcon Service, Ле Бурже

Полный обзор ***2012 AIN FBO Survey: Europe, Middle East, Asia and Africa***



ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

5-я международная конференция
4 июня 2012 года, Москва, отель InterContinental

Форум деловой авиации — основная дискуссионная площадка для операторов деловой авиации, производителей деловых ВС, аэропортов и хэндлинговых компаний, представителей государственных органов.

В программе конференции:

- Состояние российского рынка деловой авиации глазами экспертов и производителей авиатехники;
- Влияние программы торговли квотами на выбросы (ETS) на развитие рынка бизнес-авиации;
- Модернизация инфраструктуры и роль деловой авиации в транспортном обеспечении международных спортивных мероприятий в России;
- Роль корпоративной авиации в развитии крупных компаний и экономик отдельных регионов.

ОРГАНИЗАТОР
ATO EVENTS

ПРИ УЧАСТИИ
АЭВТ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕДИАПАРТНЕР
**АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ**
ATO.RU

МЕДИАПОДДЕРЖКА
Aviation Explorer
AVIA.RU
АЭВТОПОРТ
Russia & CIS Observer

За дополнительной информацией обращайтесь:
(495) 626-53-29, events@ato.ru, www.events.ato.ru



УФАС оштрафовало Омский аэропорт

Восьмой арбитражный апелляционный суд Омской области в среду отклонил жалобу ОАО «Омский аэропорт», оставив в силе постановление УФАС о наложении на него штрафа в размере 5,6 миллиона рублей за нарушение антимонопольного законодательства, сообщила пресс-служба ведомства.

По информации УФАС, в июне прошлого года антимонопольная служба признала действия ОАО «Омский аэропорт» злоупотреблением доминирующим положением и нарушением части 1 статьи 10 закона «О защите конкуренции».

«Нарушение выразилось в необоснованном отказе ОАО «Омский аэропорт» хозяйствующим субъектам, осуществляющим деятельность по организации обслуживания пассажиров и воздушных судов, путем навязывания услуг другого оператора, что привело к устранению конкуренции на рынке аэропортовых услуг», - говорится в сообщении.

Как сообщает пресс-служба ведомства, УФАС привлекло ОАО «Омский аэропорт» к административной ответственности по статье 14.31 КоАП РФ. Не согласившись с актом, аэропорт оспорил его в судебном порядке.

Однако суды первой и апелляционной инстанций признали постановление УФАС о наложении штрафа законным и обоснованным.

Источник: РИА Новости

Иностранцы покупают аэропорты и вертолетные заводы

Правительственная комиссия по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в России разрешила приобретение сингапурской компанией Changi блокирующего пакета аэропортов в Сочи, Анапе и Краснодаре у структур, близких к миллиардеру Олегу Дерипаске, сообщил в среду глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев по итогам заседания Комиссии.

По его словам, 2 мая Комиссия одобрила участие компании Changi в капитале аэропортов в Сочи, Анапе и Краснодаре. Артемьев напомнил, что Changi это одна из лучших мировых управляющих компаний в сфере аэропортового бизнеса. По словам главы ведомства, Changi покупает блокирующий пакет «у группы лиц Олега Дерипаски».

Он считает, что приход сингапурской управляющей компании в российские аэропорты позволит привлечь новые технологии, опыт управления. По словам Артемьева, сделку финансирует Сбербанк.

AW139 в турне по России



«Это приход очень крупного известного инвестора», - подчеркнул он.

Также, по его словам, Комиссия одобрила приобретение итальянским концерном AgustaWestland 50% российской вертолетной компании «Хеливерт». Ранее сообщалось, что итальянская компания намерена создать в России СП по производству гражданских вертолетов.

Ранее в ходе заседания комиссии положительное мнение о сделке высказал и премьер Владимир Путин. Как сообщил глава правительства, сделка предполагает создание российско-итальянского СП по выпуску гражданских вертолетов. По словам премьера, в планах у итальянской компании не только наладить производство в России, но и организовать на базе своих филиалов в Италии учебные курсы для переподготовки сотрудников СП.

«Речь идет и об организации производства с высокой степенью локализации, а также о создании центров по подготовке кадров. Думаю, это хороший пример, когда в нашу экономику вместе с капиталом приходят и современные технологии, и эффективная система организация и управления производством», - заявил Путин.

Ранее в июне 2011 года, холдинг «Вертолеты России» (дочерняя компания ОАО «ОПК «ОБОРОНПРОМ») и итальянская компания AgustaWestland (входит в состав Finmeccanica) объявили о подписании финальных соглашений об учреждении совместной компании «Хеливерт» (HeliVert). СП будет собирать в подмосковном Томилино вертолеты AW139. Соглашение о создании СП было подписано еще в 2008 году, а в 2010 году началось строительство завода в Подмоскowie.

Есть третий Phenom 100 из США

Embraer Executive Jets сообщает о первой поставке международному клиенту самолета Phenom 100, собранного на предприятии компании в Мельбурне, штат Флорида. Этим покупателем стал канадский предприниматель Тэссо Костелидис, который получил свой самолет 31 марта 2012 года.

«Канада является сильным и перспективным рынком для Embraer», говорит вице-президент по продажам в Северной Америке Боб Кнебель. «Эта символическая поставка, особенно если учесть, что это только третий самолет, сошедший с нашей производственной линии в Мельбурне».

В середине января 2012 года Embraer открыл двери своей новой штаб-квартиры в Мельбурне (Флорида, США). На базе международного аэропорта Мельбурн производитель работает по двум основным направлениям: производство самолетов и обслуживание заказчиков.

Первый Phenom 100, собранный в Северной Америке, был выпущен в конце декабря 2011 года и поставлен американской компании AirShare (в настоящее время оператор эксплуатирует 18 подобных машин и имеет контракт на поставку 22 легких джета до 2015 года).

Открытие нового комплекса, поможет Embraer разгрузить основные производственные мощности в Бразилии. Строительство центра обошлась компании в \$ 50 млн. и заняло почти три года, с момента разработки бизнес-плана.



Hawker 400XPR взлетел первый раз

На этой неделе у компании Hawker Beechcraft, кроме спорного информационного повода о подачи заявления о банкротстве ([стр. 12](#)), случилось и позитивное событие. Утром 3 мая 2012 года в первый раз поднялся в воздух Hawker 400XPR с двигателями Williams International FJ44-4A-32.

Первый полет состоялся в аэропорту Garner Field в Ювалде. Причем вместе с летчиком-испытателем Hawker Beechcraft Дэйвом Ньютоном на правом кресле опытного самолета в полет отправился главный исполнительный директор Sierra Industries Марк Хаффстатлер. После взлета, пока без использования кондиционирования и герметизации, Hawker 400XPR за одну минуту поднялся на высоту 5000 футов, а в итоге достиг 14000 футов и скорости в 320 узлов.

Hawker 400XPR представляет собой модифицированную версию Beechjet/Hawker 400. Заказчики могут выбрать среди трех основных модификаций, а именно новые двигатели с системой управления

FADEC; вертикальные законцовки, разработанные Hawker Beechcraft, которые еще не испытывались в полете, но сертификация их намечена на август, и авионику Rockwell Collins Pro Line 21, которая была сертифицирована на модели Hawker 400.

Всего было построено 604 серийных Beechjet/Hawker 400.

Новые двигатели Williams International, управляемые цифровой системой FADEC, имеют тягу в 3200 фунтов и заменяют оригинальные силовые установки Pratt&Whitney Canada. Это позволяет Hawker 400XPR летать на расстояние до 2015 миль, что на 450 миль дальше, чем это могут делать обычные Hawker 400.

Летные испытания и получение дополнительной сертификации на двигатели должно завершиться в сентябре этого года. Установка обновлений будет проходить в техцентре Hawker Beechcraft Services в Атланте.



Abelag получил второй Falcon 7X

Бельгийский оператор бизнес-авиации Abelag Aviation получил второй Falcon 7X. В начале прошлой недели самолет прибыл в Брюссель и в скором времени будет доступен для чартеров.

Самолет с серийным номером 152 (бортовой номер OO-LMG) стал вторым самолетом этого типа в парке перевозчика. Первый Falcon 7X компания получила в середине сентября 2011 года.



Также 30 марта 2012 года компания отпраздновала официальное открытие нового терминала в Национальном аэропорту Брюсселя. Ежегодно Abelag обслуживает более 20000 пассажиров, и компания продолжает улучшать качество обслуживания и уровень комфорта своих клиентов. Исходя из этого, было построено новое здание терминала, в котором окна зала выходят на летное поле.

По данным Flightglobal, флот Abelag Aviation состоит из 13 воздушных судов: два Falcon 7X, три Falcon 2000EX, два Citation Excel, два Learjet 45XR и по одному Citation CJ3, Citation CJ2, Learjet 45 и Challenger 600. Сайт перевозчика также сообщает о трех Phenom 100 и Beechcraft King Air 200, эксплуатирующихся компанией.



Eurocopter поставил 500 EC145

Eurocopter отметил поставку 500-го вертолета EC145, подтвердив высокий спрос на эту модель. Юбилейная машина уже передана компании Transportes Aereos Pegaso на заводе в Даунворте (Германия). Еще один EC145 будет поставлен в мае мексиканскому заказчику, являющемуся крупнейшим оффшорным оператором в районе Мексиканского залива.

Transportes Aereos Pegaso уже имеет флот из 13 единиц EC145 и четырех BK117. Также компания владеет вертолетами EC130, EC135, EC155 и управляет сервисным центром по обслуживанию EC135 и EC 145 в Мексике. Кроме того, Pegaso стала первым клиентом Eurocopter, оформившим заказ на EC175.

За 10 лет эксплуатации двухдвигательные вертолеты EC145 успели заслужить репутацию надежных и высокоэффективных «рабочих лошадок», эксплуатиру-



емых в 38 странах мира, в том числе и Армией США, которая уже получила более 200 единиц UH-72A Lakota (военный вариант EC145). В то же время этот вертолет эксплуатируется французскими правоохранительными органами, в авиапарке которых насчитывается около 50 единиц EC145.

Основными достоинствами модели, разработанной Eurocopter совместно с Kawasaki Heavy Industries, считаются ее многофункциональность и операционная гибкость, безопасность, высокие летно-технические показатели и топливная эффективность. Возможность реконфигурации полезной нагрузки обеспечивается большой грузовой кабиной с плоским полом. Вертолет оснащен двигателями Turbomeca Arriel 1E2 и способен выполнять полет продолжительностью до 3,5 ч на крейсерской скорости 250 км/ч.

Источник: Ассоциация Вертолетной Индустрии



Dassault Falcon увеличил продажи

Французский производитель Dassault Aviation в конце апреля сообщил о результатах первого квартала 2012 года. Консолидированный объем продаж компании в первом квартале 2012 года составил EUR 950 млн., тогда как годом ранее выручка составила EUR 646 млн. Рост составил 47%, причем доля экспортных продаж составила 72%.

Подразделение Dassault Falcon увеличило чистый объем продаж на 66% по сравнению с первым кварталом 2011 года, до EUR 644 млн. (в первом квартале 2011 г. EUR 388 млн.). Было поставлено 15 новых самолетов, по сравнению с 9-ю бизнес-джетами в тот же период 2011 года. Также на 19% увеличились продажи в военном сегменте Dassault Aviation.

В первом квартале 2012 объем поступивших заказов Dassault Aviation составил EUR 734 млн., по сравнению с EUR 428 млн. годом ранее, то есть на 71% больше. Экспортные заказы составили 67% от этой суммы.

Что касается бизнес-джетов, то в течение первого квартала 2012 г., за вычетом отмен, компания получила заказы на 10 бизнес-джетов Falcon, по сравнению с 11 деловыми самолетами за тот же период 2011 года. Общая стоимость заказов на деловые самолеты в первом квартале 2012 г. оценивалась в EUR 450 млн., по сравнению с EUR 349 млн. в 2011 году.

В первом квартале 2012 года Dassault Falcon отметил важную веху в программе Falcon 7X – флагман производителя налетал в общей сложности 100 000 часов с момента первой поставки в июне 2007 года. Кроме того, новый Falcon 2000S получил премию «Good Design» за созданный в сотрудничестве с BMW Group Designworks USA интерьер самолета.



Лондон-Сити принимает все Falcon'ы

Французский производитель Dassault получил одобрение FAA на крутую глиссаду для всех самолетов семейства Falcon 900 EASy (900EX EASy/DX/LX) и Falcon 2000 EASy (2000EX EASy/DX/LX). Эти модели обеих семейств уже получили подобную сертификацию от Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Последние согласования позволяют всей текущей линейке самолетов Falcon эксплуатироваться в аэропортах с углом глиссады до 6 градусов.

«Имея возможность заходить на посадку с крутой глиссадой в сложных аэропортах, при одновременном соблюдении норм по шуму, бизнес-джеты Falcon являются наиболее гибкими деловыми самолетами», говорит президент и главный исполнительный директор Dassault Falcon Джон Росанваллон. «Dassault Falcon является единственным производителем бизнес-джетов, у которого есть сертификаты на крутую глиссаду EASA и FAA для всех, находящихся в производстве моделей».



Флагман компании Falcon 7X получил сертификат на крутую глиссаду от EASA в 2008 году и от FAA в 2009 году. Falcon 7X имеет самую большую дальность и самый просторный салон среди бизнес-джетов, которым разрешено летать в аэропорт Лондон Сити. Этот аэропорт особенно сложный и требует специального обучения и сертификации.

Для того, чтобы получить одобрение для работы в Лондон Сити, на Falcon 2000EX EASy была установлена система автоматического торможения, которую модель 2000LX имеет в стандартной комплектации, также как и семейство Falcon 900.

Аэропорт Лондон Сити расположен в центре Лондона и стал очень популярным, так как столица Великобритании является одним из мировых финансовых центров. Другие аэропорты, которые требуют одобрения на крутую глиссаду, и теперь доступны для флота Falcon - это швейцарские аэропорты Лугано-Агно (LSZA) с глиссадой 6,65 градусов и Сион (LSGS).



Learjet 60 XR пролетит по Польше

Bombardier Aerospace объявила, что в ближайшее время планирует начать первый демонстрационный тур Learjet 60XR по Польше. Презентуемый совместно с польским бизнес-перевозчиком Blue Jet самолет с 7 по 11 мая совершит турне по пяти городам. Предусмотрены частные просмотры во Вроцлаве, Кракове, Варшаве, Познани и Гданьске. В Варшаве также пройдет презентация бизнес-джета для СМИ.

«Это захватывающий тур для Bombardier и Blue Jet», говорит Кристоф Дегума региональный вице-президент Bombardier Business Aircraft по продажам в России, СНГ, Центральной и Восточной Европе и странах Азиатско-Тихоокеанского региона. «Learjet 60XR является универсальным бизнес-джетом, предлагая просторный салон и трансконтинентальную дальность полета. Он идеально подходит для удовлетворения потребностей наших клиентов в Польше».

Learjet 60 XR находится в эксплуатации с июля 2007 года. Он имеет высокую крейсерскую скорость $M=0,81$ (863 км/ч), улучшенную скороподъемность, в сочетании с высокой топливной эффективностью и низкими прямыми эксплуатационными расходами на милю. Одобренный для полетов на высоте 51000 футов (15545 м), он позволяет экономить время за счет лучшей «розы ветров», меньшего трафика и меньшей турбулентности. Learjet 60XR может без посадки долетать из Варшавы в Кувейт с четырьмя пассажирами и двумя членами экипажа.

Blue Jet является крупнейшим бизнес-оператором в Польше. Флот компании насчитывает шесть реактивных самолетов. В прошлом году самолеты компании налетали более 4000 часов, и в 2012 году перевозчик планирует дальнейшее расширение авиапарка.



Legacy 500 взлетит в третьем квартале 2012

Embraer поделился информацией о продвижении программы разработки среднего бизнес-джета Legacy 500. С момента выкатки из цеха первого опытного самолета, производитель достиг ряда значительных успехов в этой программе, включая первые пробежки и начало наземных вибрационных испытаний. Первый полет Legacy 500 запланирован на третий квартал этого года. Определенных успехов компания достигла и в производстве второго и третьего прототипов. Одновременно с этим, начался этап комплексного эскизного проектирования Legacy 450.



«Мы достигли ключевых этапов, которые дают нам уверенность, что Legacy 500 совершит первый полет в третьем квартале этого года, как и планировалось ранее», говорит Марко Тулио Пеллегрини, старший вице-президент и главный операционный директор Embraer Executive Jets. «Тесты показали, что самолет хорошо продуман с точки зрения системы проектирования и интеграции. Как только Legacy 500 начнет испытательную кампанию, проект Legacy 450 перерастет из стадии эскизного проектирования в полноценную разработку».

Первый прототип Legacy 500 уже начал испытательные пробежки, сначала на скорости в 40 узлов, а затем и 80 узлов. Также в марте начались наземные вибрационные испытания. В то же время, на прототипе № 2 крыло было присоединено к фюзеляжу

и проведено первое подключение электропитания. Третий прототип, который завершил фазу состыковки фюзеляжа, в дальнейшем будет иметь полноценный интерьер.

Работы на испытательных стендах также идут полным ходом. Интегрированный испытательный стенд систем управления полетом, больше известный как «Iron Bird», на котором объединены оборудование и компоненты электродистанционной системы управления полетом, авионики, гидравлики и ряд других систем, наработал уже 1700 часов испытаний.

Legacy 500 впервые выкатился из цеха 23 декабря 2011, а 17 января 2012 года на самолете был впервые запущен двигатель.



NASA заинтересовалась Supersonic Business Jet

Ведущая аэродинамическая организация США проводит фундаментальные исследования в интересах программы создания сверхзвуковых самолетов деловой авиации.

Основной проблемой гражданских сверхзвуковых машин, будь то большие лайнеры, или бизнес-джеты (Supersonic Business Jet – SBJ), является звуковой удар и его негативное влияние на людей, животных, растения и строения. Именно это в свое время заставило Concorde, единственный регулярно эксплуатировавшийся сверхзвуковой пассажирский самолет, выходить на крейсерский режим только над океаном. Над сушей англо-французский лайнер вынужден был «красться на цыпочках».

Это было вызвано протестами общественности, заявлявшей, что от звукового удара коровы перестают доиться, куры – нестись, а у людей выпадают волосы. Конечно, значительная часть подобных заявлений остается на совести заявителей. Однако нельзя отрицать, что Concordeдал «повод к войне».

На маршрутах Париж–Нью-Йорк или Лондон–Нью-Йорк подобные ограничения еще терпимы. Однако самолет деловой авиации должен быть способен летать в большое количество городов, в том числе расположенных в глубине континентов.

В настоящее время NASA (National Aeronautics and Space Administration) проводит исследования, призванные снизить уровень ударной волны, возникающей при переходе самолетом «звукового барьера». Проект, которой возглавляет Питер Коэн (Peter G. Coen), ориентирован на создание до 2025 года сравнительно небольшой машины, «сверхзвуковой след» которой позволит ей летать над сушей.

В основном исследования ведутся с использованием методик вычислительной аэродинамики. Вычислительные мощности, имеющиеся сейчас в распоряжении специалистов, теоретически позволяют решить задачу, над которой авиастроители бьются уже не первое десятилетие.

К началу 1960-х годов математическое моделирование уже предложило пути создания самолетов, форма которых обеспечивала снижение «звукового удара». Однако только сейчас, по мнению Коэна, появилась возможность довести эти предложения до практической реализации.

NASA занимается «сверхзвуковым шумом» уже не первый год. Этой теме была посвящена программа WSPR (Waveforms and Sonic boom Perception and Response), в рамках которой принадлежащий NASA самолет F-18, снабженный крылом с оптимизированным профилем выполнил 22 полета. В ходе летных испытаний произошло 82 перехода «звукового барьера». Характеристики ударной волны фиксировались наземным измерительным комплексом SNOOPI (Supersonic Notification of Over Pressure Instrumentation). Минимальное избыточное давление, полученное в ходе тестов, составило 0,08 psf (0,0003906 кгс/кв.см), а максимальное – 1,4 psf (0,0006835 кгс/кв.см). Фиксировался также темп нарастания давления, поскольку этот параметр также влияет на действие ударной волны.

В рамках «нынешней» программы NASA также будет использоваться натурное моделирование. Технология обеспечения ламинарности потока, запатентованная корпорацией Aerion (Рино, шт. Невада) будет проверена на имеющемся в распоряжении NASA истребителе F-15B. «Мы сотрудничаем с Aerion для дости-

жения общей цели – улучшения нашего понимания поведения пограничного слоя в реальных условиях сверхзвукового полета, – говорит Коэн. – Затягивая переход к турбулентности и тем самым достигая ламинарного обтекания на крейсерском режиме является важной особенностью продукта Aerion. Это позволит значительно повысить эффективность самолетов, создание которых NASA предполагает в будущем».

Что касается общественного мнения, то Коэн считает, что на него воздействует не только наука, но и политика. Поэтому трудно предсказать, удастся ли убедить широкие слои населения экономической эффективности и безвредности сверхзвукового полета над сушей. «Иногда это занимает много времени», – говорит руководитель программы.

Какие же экологические показатели будут приемлемыми для сверхзвуковой гражданской авиации? Этот вопрос лежит за пределами компетенции NASA. По словам Коэна, стандартами по «сверхзвуковому шумам» ученые занимаются вместе с Федеральной авиационной администрацией (Federal Aviation Administration – FAA) и Международной организацией гражданской авиации (Civil Aviation Organization – ICAO).

Будем надеяться, что исследования NASA позволят специалистам узнать больше о сверхзвуке. Самолеты будущего не должны постичь судьба Concordeи Ту-144, которые оказались неприемлемыми по причине малой эффективности и большого шума.

Источник: Финам FM



Шаг назад

Итальянские парламентарии одобрили изменение закона, по которому облагаются налогом иностранные самолеты, базирующиеся на территории страны. Это изменение вносит существенные правки в первоначальную редакцию закона, принятого в декабре 2011 года, а именно снижены тарифы для небольших самолетов и продлено время пребывания на территории Италии иностранных бизнес-джетов.

По новой редакции закона, иностранные воздушные суда теперь могут базироваться в стране в течение 45 календарных дней, без учета времени обслуживания (то есть время, проведенное самолетом в техцентре, не учитывается), а не 48 часов, как было заявлено первоначально. Также в два раза снижена плата для вертолетов.

Избавлены от новых налогов государственные воздушные суда, спасательные и исторические самолеты и вертолеты, а также коммерческие самолеты регулярных и нерегулярных авиакомпаний. Тем не менее, операторы должны платить налог на пассажиров в чартерных рейсах – при дальности менее 1500 км (810 миль) - € 100 на одного пассажира, и

на маршрутах более 1500 км - по € 200 на одного пассажира.

Налоги на пассажиров были введены в последний момент, чтобы компенсировать якобы низкие доходы от налогов на самолеты. Однако эксперты говорят, что это изменение было введено без анализа трафика и консультаций со специалистами, и есть опасения, что этот налог будет собирать больше денег, чем тот, который должен заменить. И тем самым наносится прямой ущерб отрасли деловой авиации.

По данным Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА), рейсы деловой авиации в Италии упали на 10 процентов по сравнению периодом до вступления в силу этого налога в конце декабря.

Налог взимается с зарегистрированных владельцев, выгодоприобретателей или арендаторов. Технические процедуры по оплате должны быть подробно описаны в отдельном регламенте, который будет опубликован в течение 60 дней с момента утверждения закона и вступления его в силу.



Налог на самолеты

MTOW (kg)	New rate (Euros per kg)	Proposed rate (Euros per kg)	Maximum tax paid (Euros)	Aircraft example (MTOW kg)
Up to 1,000	0.75	1.5	750	
Up to 2,000	1.25	2.45	2,500	
Up to 4,000	4	4.25	16,000	
Up to 6,000	5	5	30,000	Cessna Mustang (3,921)
Up to 8,000	6.65	6.65	53,200	
Up to 10,000	7.1	7.1	71,000	
Above 10,000	7.55	7,55	75,000	Learjet 40XR (9,525) G650 (45,179)

Налог на вертолеты

MTOW (kg)	New rate (Euros per kg)	Proposed rate (Euros per kg)	Maximum tax paid (Euros)	Aircraft example (MTOW kg)
Up to 1,000	0.75	1.5	750	
Up to 2,000	1.25	2.45	2,500	
Up to 4,000	2.25	4.25	9,000	AW109 GrandNew (2,850)
Up to 6,000	2.5	5	15,000	Bell407 (6,000)
Up to 8,000	3.3	6.65	26,400	EC145 (7,903)
Up to 10,000	3.5	7.1	35,000	
Above 10,000	3.8	7.55	38,000	S92A (12,020)

Boeing 737MAX укомплектуют «двойным пером»

Boeing представил новый вариант дизайна законцовок крыла для 737MAX. По заявлению производителя, новый дизайн законцовок позволит экономить до 1,5% топлива к уже разрекламированному 10-12% улучшению топливной экономичности 737MAX после ремоторизации, по сравнению с предшественником.

Майкл Тил, главный инженер проекта 737MAX говорит, что новая конструкция законцовки сочетает особенности гребневых законцовок крыла Boeing 787 Dreamliner и 747-8 и концепции законцовки «двойное перо», состоящей из верхней и нижней частей. Еще одним новым аэродинамическим элементом 737MAX стал обтекатель в носовой части фюзеляжа, которым прикрывается удлиненная передняя стойка шасси.

«Для того чтобы получить большую эффективность верхней вертикальной законцовки, необходимо увеличивать ее высоту. Это добавляет вес, что нивелирует любую дополнительную выгоду», объясняет Майкл Тил. «Нижняя часть законцовки позволяет сбалансировать эффективное увеличение размаха по верхней и нижней поверхностями крыла. Это делает систему более эффективной, не увеличивая вес, тем самым снижая сопротивление и улучшая общий расход топлива».

Американский производитель считает, что в эксплуатации новые законцовки позволят самолетам 737MAX превосходить на 3,5% по топливной эффективности A320 оснащенный новым законцовками «Sharklet».

«Двойное перо», является интеллектуальной собственностью компании Boeing. В настоящее время компания не планирует оснащать этими законцовка-



ми самолеты 737NG, которые оборудованы элементами Aviation Partners Inc (в то же время API представила подобную конструкцию законцовок в октябре прошлого года). Однако в будущем производитель может вернуться к вопросу модернизации остальных моделей семейства 737 такими винглетами.

Подразделение Boeing Business Jets в марте 2012 года анонсировало программу самолетов BBJ на базе Boeing 737MAX. По словам президента BBJ Стива Тэйлора, компания начнет поставки бизнес-лайнров семейства 737MAX с 2018 года. Основой новой

линейки станет модель, созданная на базе Boeing 737-800. В 2019 году на рынок выйдет модель Boeing 737-900 и только годом позже появится аналог 700-й модели, которая в настоящее время является наиболее популярной среди заказчиков.

В компании вообще оптимистично смотрят на новый проект, считая его перспективным. И в подтверждение этих слов можно привести официальные заявления Boeing о начале работы с несколькими клиентами, которые и станут стартовыми заказчиками нового BBJ MAX.

Hawker Beechcraft заявил о банкротстве

Предположения о возможной процедуре банкротства Hawker Beechcraft по Главе 11, которые выдвигались в последнее время, подтвердились. 3 мая (в ночь с 3 на 4 мая по московскому времени), производитель сообщил о достижении договоренности со своими кредиторами о реструктуризации компании и начале процедуры банкротства. Для выполнения условий реструктуризации, 3 мая представители Hawker Beechcraft и некоторых дочерних компаний подали заявление в суд Южного округа Нью Йорка о добровольном начале процедуры банкротства по Главе 11 Кодекса о банкротствах США.

На сегодняшний день компания имеет долги на сумму \$ 2,5 млрд. и порядка \$ 125 млн. ежегодных процентных платежей. Большинство кредиторов Hawker Beechcraft согласились с доводами производителя, что такой выход из кризисного состояния наиболее перспективный.

По условиям договоренностей, соглашение о реструктуризации вступит в силу, когда план реорганизации компании подтвердится судом, и дело по Главе 11 будет завершено. План реструктуризации поддержан большинством приоритетных кредиторов и держателей облигаций компании.

По предварительной договоренности, в рамках реструктуризации Hawker Beechcraft получит \$ 400 млн. в качестве финансирования «должника во владении» (DIP), что позволит компании выплачивать зарплату сотрудникам, работать с поставщиками и осуществлять другую операционную деятельность в обычном режиме. Таким образом компания уверяет, что все заказы будут выполнены, а обслуживание клиентов будет продолжаться без перерыва. Компания считает, что размера DIP-финансирования будет достаточно для поддержания адекватного и стабильного оборотного капитала и ликвидности.

Роберт Миллер, генеральный директор Hawker Beechcraft Inc. заявил: «Мы рады, что достигли соглашения с нашими крупнейшим кредиторам и держателям облигаций о стабилизации и улучшении структуры капитала. В течение последних трех лет компания сделала агрессивные трансформационные изменения во всех операционных функциях, и сегодняшнее заявление представляет собой следующий шаг вперед. Реструктуризация нашего баланса и рекапитализация компании в партнерстве с нашими кредиторами значительно улучшит способность Hawker Beechcraft конкурировать в быстро меняющейся среде».

4 мая 2012 года, на следующий день после подачи заявления, суд по делам банкротств одобрил финансирование оперативной деятельности Hawker Beechcraft, так называемый «First Day Motions». Это решение суда стало для производителя «первым шагом на пути перемен», так как, пока компания будет находиться в состоянии банкротства по Главе 11 Кодекса о банкротствах, она будет защищена судом и сможет выплачивать зарплату своим сотрудникам, а также выполнять все свои обязательства в рамках обычной деятельности.

По этому решению, производитель также получил одобрение выплачивать зарплату сотрудникам и оплачивать счета поставщиков в обычном режиме. Для этих целей компания будет использовать финансирование «должника во владении» (DIP) в размере \$ 400 млн., которое предоставили кредиторы компании в рамках программы реструктуризации.

В настоящее время дело компании в суде по делам банкротств США по Южному округу Нью-Йорка рассматривает судья Стюарт Бернштейн. Совместное дело группы компаний производителя проходит под номером Hawker Beechcraft Inc, 12-11873.

Конгресс США принял Главу 11 Кодекса о банкротствах для того, чтобы компании могли продолжать свою деятельность, в то время как идет реструктуризация бизнеса, и тем самым сохранить рабочие места и максимально учесть интересы всех заинтересованных сторон.

Чтобы лучше понять, в каком положении Hawker Beechcraft был в последние годы, стоит сравнить, сколько средств тратилось на обслуживание долга и на исследования и разработки (см. таблицу).

В компании работают около 7400 человек, из них около 4700 рабочих на заводе в Вичита. Производитель также имеет заводы в Литтл-Рок, штат Арканзас, в Великобритании и Мексике, а также более 100 сервисных центров по всему миру. Hawker Beechcraft Corp принадлежит Onex Partners и GS Capital Partners и фонду прямых инвестиций Goldman Sachs.

Эксперты уже начали делать различные предположения о дальнейшей судьбе производителя. Самое главный вопрос – останется компания единой или будет разделена на несколько независимых юридических лиц. Есть мнение, что в случае разделения, инвесторы и кредиторы смогут выручить, в случае продажи своих долей, больше денег.

Статьи расходов, \$ млн.	2011	2010	2009	2008
Проценты к уплате	135,6	131,8	154,6	205,9
Исследования и разработка	94,3	101,1	107,3	110



Avinode Business Intelligence Newsletter

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



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

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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	57	26	82	18	16	28	62	48
Великобритания	65	73	172	68	6	21	9	287
Франция	65	134	117	62	15	44	127	387
Италия	33	41	71	55	26	9	133	117
Австрия	15	0	5	1	7	11	32	48
Швейцария	21	24	43	19	6	5	45	108
Россия	24	28	271	152	22	17	9	599

Количество Empty Legs.

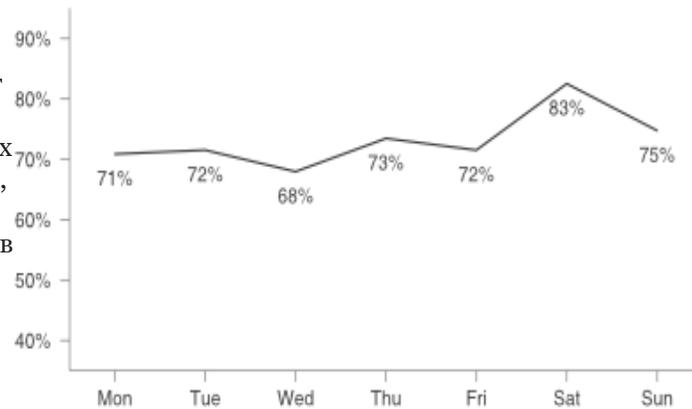
Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	20	10	5	3	3	8	5	17
Великобритания	2	36	9	2	0	5	2	17
Франция	5	10	14	5	4	6	8	28
Италия	1	3	5	4	2	4	11	9
Австрия	4	0	1	2	6	1	1	9
Швейцария	2	2	7	1	3	3	2	3
Россия	1	1	3	1	0	3	1	11

продолжение 

Индекс наличия свободных самолетов

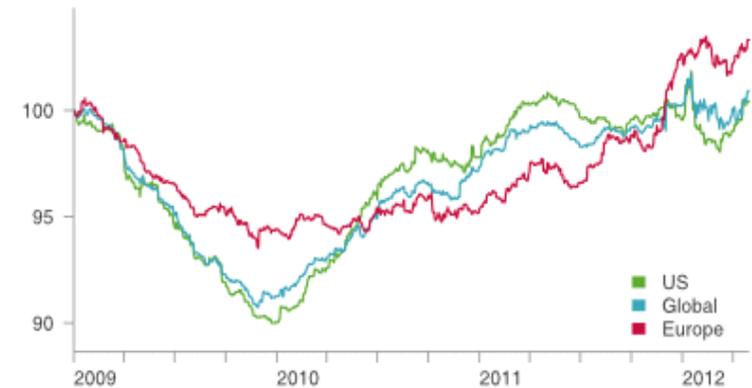
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

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



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

Индекс спроса

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



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1 680	€ 1 627	€ 1 582
Cessna Citation Excel	€ 2 864	€ 2 764	€ 2 836
Bombardier Challenger 604	€ 4 902	€ 4 804	€ 4 772

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 20 Cessna Citation Jet, 27 Cessna Citation Excel и 38 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прибытия

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	3
4	Кот Д'Азур, Ницца	5
5	Женева	4
6	Фарнборо, Лондон	9
7	Пулково, СПб	6
8	Цюрих	7
9	Линате, Милан	10
10	Малага	19

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.