



BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 9 (162) 9 марта 2013 г.

Сразу две крупные выставки прошли на этой неделе. И если Abu-Dhabi Air Expo 2013, как и предполагалось, стала большой ярмаркой достижений для состоятельных ближневосточных клиентов со своими законами и спецификой, то ежегодная Heli Expo стала первым серьезным международным мероприятием этого года. Сейчас сложно подвести какие-либо итоги этого события, но очевидно, что вертолетный сегмент чувствует себя достаточно уверенно и намерен развиваться не только в направлении продаж, но в создании принципиально новых моделей вертолетов. И цифры говорят сами за себя: 60 вертолетов на статике, 736 компаний-участников и более 20000 посетителей. Именно поэтому все без исключения считают, что Heli Expo бесспорно одно из важнейших ежегодных событий и идеальное место для взаимодействия с клиентами.



Исторически сложилось так, что в России наступление весны ассоциируется с праздником 8 марта. И ничего, что кроме нашего отечества праздник отмечается только в Анголе, Буркина-Фасо, Гвинея-Бисау, Камбодже, Китае, Конго (там праздник не «международных», а конголезских женщин), Лаосе, Македонии, Монголии, Непале, Северной Корее и Уганде, для нас это один из самых добрых дней. Именно 8 марта мы имеем возможность поздравить наших любимых женщин и хотя бы один день полностью посвятить нашей второй половине. С праздником Вас, дорогие женщины!!!! От всей души желаем любви, счастья, и пусть исполняются все мечты и реализуются планы!



Росавиация хочет конфисковывать самолеты

Власти намерены ужесточить наказание для нерадивых пилотов, летающих на неисправных либо неоформленных самолетах. Речь идет об авиации общего назначения. АОПА-Россия к новой инициативе Росавиации относится резко отрицательно **стр. 15**



Бизнес-джеты подсчитали

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной отчет о количестве деловых самолетов. США, Бразилия и Канада остались лидерами по количеству эксплуатируемых бизнес-джетов, а Россия - в первой двадцатке **стр. 20**



20 лет в небе

Dassault Falcon отмечает годовщину первого полета наиболее популярного и широко используемого делового самолета - Falcon 2000. Первый полет бизнес-джета состоялся в марте 1993 года, и с тех пор на рынок поставлено 500 самолетов **стр. 21**



Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: -45,2%; Индекс спроса в Европе: +10,5%

стр. 23



ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Gulfstream G280

Знаковый день

6 марта 2013 года стало знаковым днем для бизнес-авиации Северо-Западного региона. В Санкт - Петербурге состоялось грандиозное событие - открытие первого и единственного в регионе Центра Бизнес Авиации, оказывающего полный комплекс услуг и обладающего всей необходимой инфраструктурой. С этого дня Служба организации пассажирских перевозок компании «ДжетПорт СПб» приступила к обслуживанию пассажиров на внутренних воздушных линиях в терминале ЦБА «Пулково-3».

В 15.00 по московскому времени был обслужен первый пассажир, прибывший рейсом АК «Сириус - Аэро». Им стал Пол Херберт — Генеральный директор ОАО «Группа «Илим». Генеральный директор компании «ДжетПорт СПб» Пугин Сергей Геннадьевич и Пол Херберт перерезали красную ленточку при входе в терминал с парадной стоянки, на которую был установлен борт. После чего Пугин С.Г. лично провел для первого пассажира обзорную экскурсию по пассажирскому терминалу ЦБА «Пулково-3» и пригласил на праздничный фуршет. В завершении

церемонии первому пассажиру вручили памятный подарок от Центра Бизнес Авиации «Пулково-3».

Современный интерьер, уютная атмосфера, прекрасный вид, открывающийся на собственный перрон №6 с 28 стоянками, эксклюзивное барное обслуживание, профессиональный персонал - это лишь часть преимуществ, которые предоставляет пассажирский терминал ЦБА «Пулково-3» своим клиентам. Процесс регистрации, паспортного, таможенного и прочих видов контроля занимает минимально-необходимое время, после чего гарантируется приятное и продуктивное ожидание рейса в случае необходимости. Комнаты для переговоров, Duty Free, Wi-Fi, многоканальное цифровое телевидение уже реализованы в пассажирском терминале ЦБА «Пулково-3».

В ближайшее время компания «ДжетПорт СПб» приступит к обслуживанию в ЦБА «Пулково-3» пассажиров на международных воздушных линиях и строительству ангарного комплекса.





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

В мае пройдет форум «Развитие аэропортов в России и СНГ»

В результате успешного старта форума два года назад, в 2013 году организатор форума Adam Smith Conferences предлагает новый формат мероприятия, который будет совмещать конференцию и выставку.

В 2013 г. Adam Smith Conferences предлагает принять участие в конференции, которая будет проводиться одновременно с выставкой формата B2B, предоставляющей широкий круг возможностей для представителей индустрии аэропортов. Форум по-прежнему является лучшим местом для приобретения глубоких знаний о рынке и делового общения, в то время как выставка гарантированно поместит участвующие в ней компании в центр внимания всех участников.

Среди участников форума 2012 года 28% были представлены генеральными директорами, 21% коммерческими директорами, 20% управляющими департаментов, а также 7% руководителями проектов. В 2013 году посетителями выставки будут представители аэропортов, авиакомпаний, инвестиционных, архитектурских, консультационных компаний и многих других.

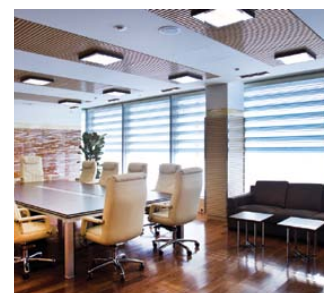
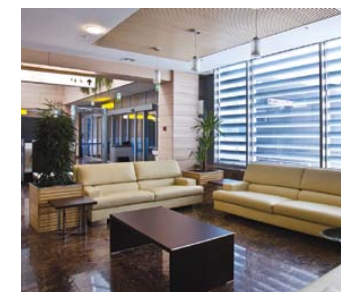
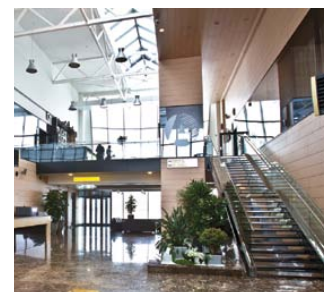
Выставка состоит из следующих сегментов: поставщики услуг, производители компонентов, торговые и национальные ассоциации, правовые и налоговые консультанты, консультативные компании по управлению аэропортами, местные органы власти, операторы аэропортов, ИТ-компании, строительные и дизайнерские компании, логистические компании и многие другие.

Планируется к участию по-настоящему международный состав лидеров отрасли:

- Игорь Руденский, Председатель Комитета по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству, Государственная Дума России
- Михаил Смирнов, Генеральный директор, Новоапорт
- Александр Бородин, Вице-президент Новоапорт и Председатель Международной ассоциации аэропортов, Россия
- Евгений Чудновский, Генеральный директор, ЗАО «Аэропорты Регионов» - Управляющая компания аэропортов Кольцово (Екатеринбург), Самара, Нижний Новгород
- Эвангелос Петер Пунгиас, Директор по хозяйственно-коммерческой деятельности, Nochtief AirPort GmbH
- Владимир Зубков, Член совета директоров, TIACA (International Air Cargo Association)
- Олег Шпагин, Генеральный директор, Аэропорт Емельяново, Красноярск
- Джон Касарда, Директор Центра воздушной коммерции, Kenan Institute of Private Enterprise
- Вильдан Зиннуров, Генеральный директор, Ульяновский авиационный кластер
- Игорь Моисеенко, Генеральный директор, Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации
- Майк Форстер, Директор, Forster Associates (руководитель строительства терминала 5 в Heathrow и 3-й взлетно-посадочной полосы Heathrow)

[Полный список докладчиков](#)

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

Женщины-авиаторы: вчера и сегодня

8 марта 1910 года баронесса Раймонда де Ларош стала первой женщиной в мире, получившей лицензию пилота. Первой русской женщиной-пилотом считается Лидия Зверева, которая получила лицензию в 1911 году. На заре 20 века немногим представительницам прекрасного пола представилась возможность реализовать свою мечту и покорить небо. Что изменилось за прошедшие сто лет, и как свое положение в индустрии оценивают сегодняшние пилотессы?

Сегодня США можно смело назвать лидером по количеству женщин-пилотов. Согласно данным Федерального управления гражданской авиации США (FAA), в 2011 году в стране насчитывалось около 26,5 тысяч женщин, которые имели лицензии частного (PPL), коммерческого (CPL) и транспортного (ATPL) пилота. Профессия пилота становится все более популярной среди прекрасного пола - с 2002 по 2011 гг. общее количество женщин-пилотов в США увеличилось примерно на 9%.

«В мировой авиационной индустрии доля женщин составляет примерно 5% от общего количества пилотов. Эти данные немногим отличаются от показателей, скажем, 80-ых или 90-ых годов прошлого века. В крупных авиакомпаниях женщин-командиров воздушного судна насчитывается всего несколько сотен. Однако скромное количество пилотесс в мире – это не столько результат доминирующего положения мужчин в отрасли. Лишь немногие девушки всерьез рассматривают профессию пилота. Многие пилотессы признаются, что страсть к авиации им передалась от членов семьи. Таким образом, один из наиболее актуальных вопросов – это методы популяризации авиационных специальностей среди женщин», - комментирует Скайсте Книзайте, генеральный директор AviationCV.com.



Многие женщины-пилоты отмечают, что сегодня все реже сталкиваются с открытой дискриминацией в отрасли. Как пассажиры, так и пилоты-мужчины в большинстве своем позитивно относятся к тому, что за штурвалом самолета женщина.

«В 21 веке нет ничего странного в том, что женщина пилотирует самолет. Да, сегодня мы по-прежнему в меньшинстве – например, в моей компании всего 5 пилотесс на более чем 100 пилотов. Но наши капитаны и инструкторы никогда не позволяли нам чувствовать, словно мы на особом положении. Они профессионалы, и относятся к нам как к любому

другому члену экипажа», - делится Агнежка Баран, второй пилот ATR 42/72 одной из польских авиакомпаний.

Сегодня глобальный авиационный рынок уверенно следует по стопам других отраслей, где пол специалиста не играет первостепенной роли. Прежде всего, это касается западных компаний и организаций, где представительницы прекрасного пола встречаются как на руководящих постах, так и в кабине пилота или даже в ангарах.

«Более либеральный подход постепенно развивается и в других странах. В России женщины-пилоты были на протяжении всей истории становления национальной авиации, как гражданской, так и военной. Сегодня женщины пилотируют воздушные суда авиакомпаний «Трансаэро», «Аэрофлот», «ЮТэйр» и других перевозчиков. В Азии женщины уже не первый год сидят за штурвалом коммерческих самолетов. Даже Royal Brunei Airlines, национальный перевозчик Брунея, где большинство населения исповедует ислам, имеет в своей команде несколько пилотесс. Подобные тенденции наблюдаются во многих странах, что, конечно, не может не радовать», - добавила Скайсте Книзайте.

«Да, возможно, для девушки стать профессиональным пилотом - немного сложнее, чем для мужчины. Пусть об этом и не говорят, но нам приходится дольше и сильнее доказывать, что мы действительно готовы сесть за штурвал. Главное, девушки, помните, что мечты сбываются! Учитесь, усердно работайте и никогда не сдавайтесь. Потому что, когда вы сможете наконец-то заняться любимым делом - это будет самый счастливый день в вашей жизни», - поделилась Агнежка Баран.

Гидравлическая система управления подводит R66

Новый вертолет R66 компании Robinson Helicopter всем хорош, но только пока не может выйти на некоторые ключевые рынки из-за отсутствия необходимых региональных сертификатов. На выставке Heli Expo 2013 представители производителя заявили, что принимают все меры для удовлетворения требований безопасности некоторых регионов, включая Россию.

Камнем преткновения, который не дает выйти на новые рынки, стало отсутствие резервирования в одномоторном газотурбинном вертолете гидравлической системы управления.



По словам президента Robinson Helicopter Курта Робинсона, компания получила сертификат адекватного уровня безопасности (equivalent level of safety - ELOS) от Федеральной авиационной администрации США (FAA) для одноканальной гидравлической системы R66, однако получить аналогичное одобрение со стороны других государств, включая Россию, Канаду и EASA сразу не получилось.

Курт Робинсон говорит, что процесс подготовки к получению одобрения был «феноменален». Компания потратила год на тестирование и анализ данных, которые должны подтвердить, что гидравлическая система управления R66, которая не имеет избыточности, такая же безопасная, как и имеющая резервные системы.

По требованию несогласных регуляторов производитель должен был продемонстрировать, что произойдет, если гидравлическую систему заклинит в полете. По словам главы Robinson, протяженность системы управления, а также способ его установки делают управление в случае отказа системы очень легким.

Данные этих испытаний были представлены в министерство транспорта Канады, российский МАК и EASA, которая также не принимает оригинальное одобрение FAA. «Эти регуляторы сейчас проводят анализ новых данных», - говорит Курт Робинсон.

Jet Transfer
BUSINESS AVIATION

bell helicopter On a Mission
A Textron Company

Jet Transfer -
официальный представитель
Bell Helicopter
в России и на Украине

+7 (903) 969 56 03
www.bellhelicopter.jettransfer.ru

Не готовы принимать чартеры

Северо-Западной транспортной прокуратурой выявлены факты выполнения авиакомпаниями, на основании разрешений межрегиональных территориальных управлений Росавиации, разовых полетов в аэропорты Северо-Западного транспортного региона, не допущенные для приема конкретных типов воздушных судов.

Так, по решению начальника Северо-Западного межрегионального территориального управления Росавиации, аэропортом Череповец принято девять самолетов (Ан-148, Fokker-100 и Боинг-737-100) со спортивными командами на борту. При этом воздушные суда данных типов не допущены к приему указанным аэропортом.

Аналогичное нарушение выявлено в Архангельском межрегиональном территориальном управлении Росавиации (которым выдано разрешение на выполнение полета Боинг-737-400 в аэропорт Нарьян-Мар в целях доставки группы гостей) и в Коми межрегиональном территориальном управлении Росавиации (которым аэропорту Воркута разрешен прием Ил-76 для выполнения 12 грузовых перевозок).

С целью устранения данных нарушений и причин, им способствующих, привлечения виновных лиц к ответственности руководителям соответствующих межрегиональных территориальных управлений Росавиации внесены представления.

Рассмотрение актов прокурорского реагирования находится на контроле.

Внуково-3 – самый востребованный

Крупнейшее европейское авиационное издание Bart International совместно с компанией Avinode подвели итоги работы аэропортов, работающих в сегменте бизнес-авиации, за прошлый год. Как и прогнозировали эксперты рынка, лидером по количеству рейсов и росту деловой активности, стал московский аэропорт Внуково-3. С большим отрывом российский аэропорт обошел ближайшего конкурента – французский Aéroport Nice Côte d'Azur.

Согласно опубликованным данным, Внуково-3 закончил год ростом на рекордные 16,7% (данные цифры усредненные и содержат количество рейсов, как на вылет, так и на прилет) по сравнению с 2011 годом. Вслед за московским аэропортом следует Ницца (Aéroport Nice Côte d'Azur) с результатом +4,1%, парижский Ле-Бурже (Aéroport Paris-Le Bourget) +3,7%, лондонский London Luton + 3,5%, Женевский Geneva Aeroport +2,6%, нью-йоркский Teterboro +1,9%, Санкт-Петербургский Пулково +1,8%, Лондонский Farnborough +1,7%, Цюрихский Zurich-Kloten +1,5% и итальянский Olbia-Costa Smeralda +1,1%.



По итогам работы в 2012 году через Внуково-3 было выполнено 19587 рейсов (из них российскими авиакомпаниями – 4370 рейсов, зарубежными – 15217). За этот период было обслужено 137874 пассажира (69915 по прилету и 67959 на вылет). По международным направлениям было выполнено 9454 рейса, а внутренних – 10577 рейсов.

В настоящее время в состав комплекса Внуково-3 входит терминал для обслуживания внутрироссийских рейсов площадью 480 кв.м, построенный в 2000 году, и терминал для международных рейсов площадью 7000 кв.м, открытый в ноябре 2006 года. Пропускная способность Внуково-3 составляет 60 пассажиров в час в международном терминале и 40 пассажиров в час во внутреннем. Аэропортовый комплекс располагает ангарами для размещения и технического обслуживания самолетов бизнес-авиации, а также перроном с оборудованными стоянками, рассчитанными на 150 воздушных судов разных типов и классов. Во Внуково-3 компанией Jet Aviation создан специализированный сервисный центр по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов деловой авиации.

Второй российский аэропорт, вошедший в отчет Bart International и Avinode – Пулково, также существенно поднялся в рейтинге. Так, в частности, крупнейший оператор по оказанию услуг для рейсов бизнес-авиации в аэропорту «Пулково»- компания «ДжетПорт СПб» - за двенадцать месяцев прошлого года обслужила 8060 рейсов и 17038 пассажиров бизнес-авиации. За аналогичный период 2011 года эти показатели составляли соответственно 8002 рейса и 15676 пассажиров.

Очередной G650 остается в США

Gulfstream Aerospace в ближайшее время поставит очередной (третий в текущем году) бизнес-джет G650, который достанется американской компании Dillard's Stores, владеющей сетью магазинов в США. Передача самолета запланирована на следующую неделю. Бортовой номер N914BD для нового G650 был заказан еще в ноябре 2012 года. Этот бортовой номер принадлежал Gulfstream V, который эксплуатировался в компании с 2008 по 2012 год. В настоящее время флагманом компании является также Gulfstream V с бортовым номером N915BD.



Вскоре этот бортовой номер перейдет по наследству к G650

Новый самолет будет базироваться в аэропорту Литл-Рок (Clinton National Airport) вместе с другим принадлежащим Dillard's Stores бизнес-джетом LearJet 45.

С момента поставок новых самолетов G650 (20 декабря 2012 года) производитель передал заказчикам восемь машин, шесть из которых получили клиенты из США (без учета этого самолета).

В Европу отправился третий Nextant 400XT

Компания Nextant Aerospace, производитель восстановленного самолета Nextant 400XT, 1 марта 2013 года объявила о поставке очередного самолета в Европу. Новым эксплуатантом бизнес-джета стала швейцарская компания TAG Aviation, и это стал третий самолет, поставленный в Европу. Бизнес-джет 400XT, «некий» аналог Hawker 400XPR, создан на базе моделей Beechjet 400A и Hawker 400. На Nextant 400XT установлены турбовинтовые двигатели Williams FJ44-3AP, пакет авионики Rockwell Collins Pro Line 21, электронные системы нового поколения.

Nextant утверждает, что 88% в восстановленном самолете – это новое оборудование и материалы, в том числе все элементы и компоненты с ограниченным сроком службы. На работы с каждым из самолетов компания тратит 6000 человек/час.

Первый Nextant 400XT, поставленный в Европу, получил в августе 2012 года чешский оператор Time

Air. Самолет с бортовым номером ОК-ESC был выпущен в 2000 году и входил в партию самолетов, предназначенных для летных испытаний. В Time Air новый самолет эксплуатируется в качестве авиатакси. Второй европейский 400XT летает в Германии. Объем продаж Nextant в 2012 г. составил \$100 млн., портфель заказов компании оценивается в \$175 млн. В 2013 году компания рассчитывает поставить заказчикам от 24 до 30 самолетов в зависимости от спроса.

По мнению президента Nextant Aerospace Шона МакГью, кардинальная модернизация, лежащая в основе программы Nextant 400XT, позволяет создавать новые самолеты по цене бывших в эксплуатации – такое предложение особенно актуально для потенциальных покупателей бизнес-джетов легкого класса. Кроме того, Nextant предлагает своим клиентам тот же набор опций, который обычно предоставляет любой другой крупный производитель – выбор интерьера и двухгодичную полную гарантию.



ТВМ 850 Elite дебютировал в США

Французская Daher-Socata, впервые ознакомившая американцев с обновленной моделью в ходе выставки Sun'n`Fun 2012 (Лейкленд, Флорида, США), снова представила шестиместный легкий многоцелевой самолет, считающийся одним из самых скоростных турбопропов в мире. Показ версии 2013 года состоялся в Рока Рэйтоне (Флорида). Как сообщается, машина получила несколько усовершенствований, в числе которых называются новые опции интерьера, совмещенный с GPS аварийный радиомаяк и новая программа технического обслуживания. По словам Николя Шабера, являющегося главным вице-президентом Daher-Socata и президентом Socata North America, решение о продлении срока выпуска модели, способной выполнять крейсерский полет на 260 эшелоне со скоростью 593 км/ч, было обусловлено «огромным интересом со стороны клиентов».

Авионика ТВМ 850 Elite обновлена установкой приборов Trilogy ESI-2000 производства L-3 Avionics, заменивших старые электромеханические версии. Интегрированная система резервных приборов, созданная специально для АОН, оснащена встроенным аккумулятором и жидкокристаллическим дисплеем с активной матрицей размерами 3x4 дюйма. Расширилось предложение цветовой гаммы интерьеров. Пассажирские кресла теперь съемные, что допускает изменение конфигурации салона с 6-местного на 4-местный всего за 30 минут. Кислородная система получила изменения, позволяющие соответствовать разным конфигурациям. Программа послепродажного технического сервиса также претерпела изменения, став более выгодной (до 5 лет или 1000 часов).

В прошлом году французы поставили 38 ТВМ 850 Elite, заняв 18% рынка. Причем, 66% всех самолетов модели, сертифицированной в июле 2012 года, было куплено американцами.

Первый New Citation Sovereign сходит с конвейера

Первый серийный New Citation Sovereign 4 февраля 2013 года сошел с конвейера завода Cessna в г. Вичита, Канзас. Это один из шести новых самолетов, которые Cessna планирует вывести на рынок в этом году.

Новый Citation имеет дальность полета 3000 морских миль (приблизительно 5500 км) и рассчитан на 12 пассажиров. Он оснащен усовершенствованной системой кондиционирования салона, авионикой Garmin G5000, автоматами тяги и новой системой управления пассажирского салона. New Sovereign имеет законцовки крыла, которые способствуют увеличению дальности полета и дают самолету возможность набирать высоту в 45000 футов. Максимальная крейсерская скорость New Citation Sovereign составит 848 км/ч. Гарантия на пять лет, о которой Cessna недавно объявила клиентам, делает New Sovereign еще более ценным предложением для покупателей. О создании этого самолета было объявлено на NBAA-2012 в г. Орlando пять месяцев назад.

«Сегодняшнее событие доказывает нашу готовность передать новые продукты в руки покупателей уже в этом году и демонстрирует нашу решимость инвестировать в будущее», - сказал Келли Рейч, бизнес-лидер проекта New Citation Sovereign. «События развивались очень стремительно – только прошлой осенью было объявлено о проекте, и вот уже самолет выезжает из наших ворот и отправляется на дальнейшие этапы комплектации. Это отлично характеризует команду разработчиков и создателей нового поколения самолетов Cessna».

Citation Sovereign находится в эксплуатации с 2004 года (в настоящее время летает 333 машины). Он имеет один из самых длинных салонов в своем классе, в стандартной конфигурации вмещает девять пассажиров и хорошо известен своей способностью эксплуатироваться на коротких взлетно-посадочных полосах. Сертификация типа и ввод самолета в эксплуатацию намечены на третий квартал 2013 года.



Bombardier раскрыл заказчика Global

В пятницу, 1 марта 2013 года, Bombardier Aerospace официально подтвердил заказ на поставку пяти самолетов Global 6000 (об этом заказе сообщалось в середине декабря прошлого года) и назвал имя покупателя. Им стала китайская лизинговая компания CDB Leasing Co, входящая в финансовую группу China Development Bank, а стоимость контракта, согласно прайсу 2012 года (для оборудованных самолетов), составила примерно \$293 млн.

CDB Leasing Co. – крупный игрок на рынке авиационного лизинга, был образован при прямом участии правительства Китая для поддержки экономического развития страны. CDB Leasing Co предлагает средние и долгосрочные схемы финансирования, что позволяет существенно увеличить количество китайских компаний, пользующихся услугами лизинга. В CDB Leasing Co, комментируя детали сделки, убеждены, что приобретение пяти новейших самолетов Global 6000 – лишь первый шаг в долгосрочном сотрудничестве двух компаний.

Напомним, что в течение прошлого года Bombardier Business Aircraft получила 343 чистых заказа, по сравнению с 191 заказом в 2011 году. Также подразделение получило в прошлом году два крупнейших заказа в своей истории – твердый заказ от VistaJet на 56 самолетов Global на сумму \$ 3,1 млрд. и твердый заказ от NetJets на 100 самолетов Challenger на сумму \$ 2,6 млрд. Но даже без учета этих двух заказов и заказа от NetJets в 2011 году, портфель заказов на деловые самолеты в 2012 году вырос на 43%.

Соотношение выполненных и вновь полученных заказов в сегменте бизнес-джетов у Bombardier, без учета этих заказов, составляет 2,1:1. Глава Bombardier Inc. Пьер Бодуан ожидает, что этот показатель будет оставаться в 2013 году выше уровня 1:1.

Falcon 7X улетел в Монако

Компания Dassault Falcon поставила очередной флагманский Falcon 7X европейскому заказчику. По информации VizaJetBlogger, в этот раз бизнес-джет передан в распоряжение главы Монако – принца Альберта II, князя Монако. Примечательно, что с момента начала поставок бизнес-джетов в Монако, с 1987 года, монаршие особы этого государства пользовались исключительно самолетами производства Dassault Falcon. Причем, все последние самолеты, которые использует Альберт II, носили бортовой номер 3A-MGA.

Новый бизнес-джет уже прибыл в Ниццу, где и будет базироваться, но уже успел побывать на острове Мэн и в парижском аэропорту Ле Бурже. Поставленный Альберту II самолет является 200-м собранным бизнес-джетом Falcon 7X. А всего с момента начала поставок в 2007 году Dassault Falcon передал заказчикам 172 бизнес-джета по всему миру (некоторые самолеты пока находятся в центрах комплектации).

На Европу пришлось около 45% всех самолетов этого типа, а в Северной Америке эксплуатируются приблизительно 23%. С начала 2013 года Dassault Falcon передал клиентам три бизнес-джета Falcon 7X (Австралия, Британские Виргинские острова и Монако).

Княжество Монако, одно из самых маленьких государств в мире (площадь 1,95 кв. км). Расположено на юге Европы, на берегу Средиземного моря (длина береговой линии 4,4 км.), близ границы Франции и Италии. С суши окружено территорией французского департамента Приморские Альпы (протяженность границы 4,1 км). В Монако нет собственного аэропорта, и все воздушные перевозки сконцентрированы на вертодроме Фонвьей. Между аэропортом в Ницце (Франция) и вертолетным портом в Фонвьей поддерживается постоянная челночная связь. Всего же в Монако зарегистрировано семь деловых самолетов (пять реактивных и два турбовинтовых), а также 31 вертолет.



NetJets Europe предлагает сэкономить

NetJets Europe выводит на рынок новый карточный продукт для клиентов, которые часто осуществляют рейсы «туда-обратно» в течение одного дня. Программа The Return Flight Card будет доступна клиентам NetJets Europe, и среди условий ее применения – полет должен выполняться на легких бизнес-джетах оператора, и самолет должен в конце дня возвращаться в аэропорт вылета.

Начинаясь с 25-часовой карты за € 116000 и действуя в течение 24 месяцев, новый продукт позволит клиентам летать в течение одного дня с возвратом на аэродром вылета, причем может быть сделано несколько рейсов. Продукт доступен клиентам, которые выбрали самолеты Cessna Citation Bravo и собираются путешествовать в пределах первичной оперативной зоны NetJets Europe.

По словам Марин Эжен (Marine Eugene), директора по продажам NetJets Europe, на рынке существует большой спрос на обратные рейсы в тот же день, поэтому и было решено создать этот продукт по конкурентоспособной цене. «Новый карточный продукт в первую очередь удовлетворит клиентов из финансовой и страховой отраслей, но также эта программа подходит сфере недвижимости, строительства и промышленного производства. Наши аналитики посчитали, что большинство клиентов из этих сфер деятельности возвращаются обратно в аэропорт вылета в течение 24 часов. Однако мы надеемся, что интерес не замкнется только на этих сегментах», - резюмирует Марин Эжен.

Клиенты, которые совершают регулярные поездки с возвратом из таких городов, как Париж, Лондон, Женева, Цюрих и Мюнхен, получают 15% снижение цены по сравнению с классической 25-часовой картой NetJets Europe.

Excellium выходит на рынок России с принципиально новым продуктом

Российская компания Excellium (офисы в Москве и Женеве) выходит на российский рынок с принципиально новым продуктом – Platinum Club, позволяющим существенно экономить на стоимости перелета. Platinum Club - это частный клуб, право стать членом которого получают клиенты компании Excellium.

Каждый член Platinum Club имеет свой персональный депозитный счет, где хранятся его денежные средства для организации будущих полетов. Это позволяет упростить процедуру организации перелета, исключая счета и дополнительную бумажную работу. Депозитный счет – прекрасное решение для деловых людей, которые хотят осуществлять перелеты быстрее.

«В настоящее время компании, работающие в деловой авиации, предлагают клиентам сотрудничество по покупке летных часов, которые базируются на самых высоких часовых расценках. Ввиду этого, клиент не может получить достоверную информацию о действительной стоимости рейса, по сравнению с заранее оплаченной ценой. Excellium выгодно отличается от других компаний, так как предоставляет действительный финансовый расчет стоимости перелета вместо простого умножения цены на время перелета», - комментируют в Excellium.

В отличие от стандартных 25-часовых программ, Excellium предоставляет клиентам полную информацию о балансе, исключая скрытые платежи или завышенную цену на топливо, и гарантирует самые лучшие расценки на рынке.

Используя персональный код для доступа к личному счету, можно проверить историю совершенных полетов с описанием маршрута и типа используемого самолета, а также проконтролировать остаток средств на счете. Заказчик также может указать интересующие маршруты, и компания будет уведомлять о каждой возможности осуществить перелет по заданному маршруту по лучшей цене на условиях «Empty Leg».

В Excellium считают, что программа Platinum Club позволит экономить от 15% до 60% по сравнению со стандартными дисконтными и карточными программами.

В настоящее время компания работает с более чем 250 операторами и имеет доступ к 2000 самолетам различных классов. Также дополнительно Excellium предлагает услуги по управлению воздушным судном, покупке и продаже бизнес-джета, его регистрации, набору и обучению пилотов и бортпроводников, а также услуги по обновлению интерьера и покраске самолета.

«Большая база клиентов Excellium в Европе и России позволяет гарантировать большой налет владельцам всех видов самолетов. Хорошее понимание рынка сотрудниками компании позволяет выбирать оптимальное местоположение, уровень обслуживания и финансовые условия: Ваш самолет будет летать по выгодной цене нужное количество часов», - резюмируют в Excellium.

EASA рассмотрит нормативы труда

EASA поручило рабочей группе, состоящей из десяти экспертов, разобраться с необходимостью создания отдельных нормативов по режимам труда и отдыха экипажей, выполняющих чартерные рейсы «по требованию». Ассоциации бизнес-авиации рассматривают этот шаг как первый конструктивный ответ операторам на их призывы разделить нормативы и требования для коммерческой и деловой авиации. Рабочая группа, которая начала свою работу в начале февраля, должна к 2015 году представить свои рекомендации для будущих законодательных актов.

Даг Карр, вице-президент по безопасности летной эксплуатации американской ассоциации бизнес-авиации (NBAA), являющийся членом рабочей группы, после первого ее заседания отметил, что воодушевлен и удовлетворен результатами обсуждений, пришедших к признанию необходимости дифференцировать нормативы и требования к различным по размерам, структуре и функциям эксплуатирующим организациям. Такой подход – инновационный для европейских регулирующих органов, традиционно относящих операторов, специализирующихся на выполнении частных чартерных рейсов к коммерческой авиации. Их американские коллеги более прогрессивны в этом вопросе: первые разработки отдельных правил датируются еще 2005 годом. В прошлом году при обсуждении новых нормативов по режимам труда и отдыха экипажей коммерческой авиации Федеральная авиационная служба США (FAA) внесла коррективы, касающиеся чартерных операторов, и пообещала вернуться к вопросу отдельных правил при следующем обсуждении. Однако работа в этом направлении затормозилась в связи с ограниченными внутренними ресурсами FAA.

Керри Линч, AVIATION WEEK
Источник: АТО

Gulfstream получает очередные сертификаты по ТОиР

Сервисный центр Gulfstream Aerospace в Аплтоне, Висконсин, недавно получил от государственных органов Каймановых островов и Южной Кореи разрешение на проведение технического обслуживания самолетов.

Благодаря этим разрешениям различные модели самолетов, зарегистрированные Управлением гражданской авиации Каймановых островов и Министерством земли, транспорта и морских дел Южной Кореи, могут проходить техническое обслуживание, ремонт, модификации и проверки в центре Gulfstream в Аплтоне.

Этот сервисный центр Gulfstream является четвертым по счету сервисным центром компании, получившим разрешение на проведение технического обслуживания от Управления гражданской авиации Каймановых островов, следом за центром Gulfstream в Саванне, центром Gulfstream в Лонг-Бич, Калифорния, и центром Gulfstream в Уэстфилде, Массачусетс. Сервисные центры компании Gulfstream в Аплтоне и Лонг-Бич получили от органов авиационной администрации Южной Кореи разрешение на проведение технического обслуживания.

Сертификат, предоставленный органами авиации Каймановых островов сервисному центру компании Gulfstream в Аплтоне, предусматривает разрешение на обслуживание всех самолетов Gulfstream, самолетов Bombardier Challenger 600, а также Hawker Beechcraft 800, 850XP и 700. Разрешение от органов Южной Кореи получено на обслуживание самолетов G550.



«Реестр Каймановых островов, как и Южной Кореи, продолжает расти, поэтому для центра в Аплтоне эти разрешения важны», - комментирует президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). «Предоставление таких разрешений дает операторам самолетов Gulfstream и других производителей дополнительную возможность получения качественного технического обслуживания и поддержки».

Центр технического обслуживания компании Gulfstream в Аплтоне является ремонтной базой, сертифицированной Федеральным управлением гражданской авиации США и Европейским агентством авиационной безопасности в соответствии с требованиями ст.145. В 2012 году центр компании в Аплтоне обслужил 360 самолетов. Также этот центр располагает разрешениями государственных органов гражданской авиации Бермудских островов, Канады, Китая, Нигерии и Саудовской Аравии.

И вновь потери

И вновь печальные сообщения пришли из Франции. В среду при выполнении рейса из Аннемасса (Франция) в Женеву (Швейцария) разбился частный самолет Premier IA (2007 года выпуска, бортовой номер VP-CAZ).

Как сообщили авиационные власти Швейцарии, приблизительно спустя 25 минут после взлета у самолета начались серьезные проблемы, о которых было сообщено службам УВД. По словам очевидцев, самолет внезапно начал терять высоту, и за его двигателями виднелись шлейфы черного дыма. При попытке совершить аварийную посадку вблизи деревушки Кранвуа (Швейцария), самолет зацепил крышу фермы и развалился на несколько частей, вследствие чего начался пожар. На борту бизнес-джета находились четыре человека (три пассажира и член экипажа). К сожалению, пилот и два пассажира погибли, а 15-ти летняя девушка была спасена местными жителями и отправлена в реанимацию. В настоящее время ведется расследование причин катастрофы.

До 2011 года самолет эксплуатировался в компании, после чего был продан частному владельцу.

За неполный месяц это уже вторая катастрофа с самолетом Premier IA. 20 февраля 2013 г. при выполнении рейса из Нэшвилла (Nashville-John C. Tune Airport) в небольшой город Томсон (Thomson-McDuffie County Airport) в процессе посадки выехал за пределы ВПП и загорелся самолет Premier IA (самолет 2007 года выпуска, бортовой номер N777VG), принадлежащий компании Pavilion Group LLC. На борту самолета находилось семь человек. По меньшей мере, пять из них погибли. Пилоту и одному пассажиру удалось выжить.

Трагедия на посадке

Beechcraft King Air B200 (бортовой номер OB-1992-P) разбился в среду в 480 км к северу от столицы Перу Лимы, погибли девять человек, сообщает РИА Новости со ссылкой на перуанскую радиостанцию RPP. «King Air, осуществлявший чартерные рейсы для золотодобывающей фирмы MARSА, в провинции Патас упал на землю и загорелся. Погибли пилот и его помощник, а также находившиеся на борту семь пассажиров», — сообщил в эфире радиостанции представитель местных властей Рохер Мендоса.

По предварительным данным, при заходе на посадку самолет столкнулся с линиями электропередач, упал и полностью сгорел. Перуанская корпорация аэропортов и коммерческой авиации (CORPAC S.A.) подтвердила катастрофу самолета King Air B200 с бортовым номером OB1992P.

Самолеты семейства Beechcraft King Air являются одними из самых надежных в своем классе. Последняя крупная катастрофа произошла в декабре 2007 года в районе международного аэропорта Жуляны. Самолет Beechcraft C90, (бортовой номер D-IBDH, авиакомпания Fun Air) принадлежавший директору чешской компании MINIB Ltd, на борту которого были трое пассажиров и два пилота. Борт запросил посадку в аэропорту Жуляны, после чего пропал с радаров. Вскоре его обнаружили на поле совхоза в 300 м от Окружной дороги. Все члены экипажа погибли. Основной причиной аварии является плохая видимость из-за тумана.

В октябре 2011 года девять человек пострадали в результате крушения Beechcraft King Air 100, который рухнул на одну из улиц Ванкувера, ведущих к аэропорту, и загорелся. По словам очевидцев, от удара летательный аппарат развалился на две части.



По данным администрации аэропорта, упавшее воздушное судно летело из Ванкувера в город Келоуна на западе Канады. После вылета летчик принял решение об экстренной посадке, однако самолет рухнул на землю, не долетев до взлетно-посадочной полосы. Самолет принадлежал канадской авиакомпании Northern Thunderbird Air, которая специализируется на внутренних авиаперевозках. Авиапарк компании составляют 11 самолетов, там работают порядка 70 человек.

А в марте 2010 года в а\п Лонг Бич разбился King Air, жертвами катастрофы которого стали пять человек и еще один в критическом состоянии был доставлен в реанимацию. По заявлению представителя FAA, катастрофа произошла сразу же после взлета из а\п Лонг Бич в а\п Солт Лэйк Сити. Пилот Beechcraft King Air после взлета встал в круг со снижением, после чего врезался в землю, оставив на траве короткий след. Очевидцы видели огненный шар взрыва после столкновения.

OrientSKY и Beijing Airlines – стратегические партнеры

Тайский оператор OrientSKY, базирующийся в Бангкоке, и китайская компания Beijing Airlines (Beijing Airlines – подразделение деловой авиации авиакомпании Air China) сообщили о подписании договора о создании стратегического альянса. Согласно достигнутым договоренностям, компании будут осуществлять совместный маркетинг, продажи и операционную деятельность. Также компания OrientSKY назначена агентом Beijing Airlines в ряде стран Юго-Восточной Азии, за исключением Китая, а также в Европе и США. Компании создадут общую клиентскую базу и унифицируют все технологические процессы по выполнению рейсов и наземному обслуживанию бизнес-джетов.

Как считают эксперты, от нового партнерского договора выиграют все. Beijing Airlines – один из крупнейших операторов бизнес-авиации в Китае с флотом из десяти самолетов, в который входят Challenger 605, Gulfstream G450 и Bombardier Global XRS. Весной Beijing Airlines получает новый 28-местный Boeing Business Jet.

80% акций Beijing Airlines принадлежит авиакомпании Air China, оставшиеся 20% – правительству Пекина. Уставный капитал составляет 1 млрд юаней (152 млн. долл.). Beijing Airlines создавалась на основе активов дочерней компании Air China – Air China Business Jet. Перевозчик был учрежден в 2003 г и помимо бизнес-перевозок занимается еще и наземным обслуживанием эксплуатируемых самолетов деловой авиации. Beijing Airlines обслуживает пассажиров высшего класса, в том числе политических деятелей, крупных бизнесменов и представителей массового популярного искусства (артистов эстрады), и количество международных перелетов растет в среднем в год на 7-9%. Аналогичный договор Beijing Airlines подписала в конце 2012 года с VistaJet.



Сейчас BBJ Beijing Airlines находится в Германии в центре комплектации Lufthansa Technik

Со своей стороны OrientSKY имеет достаточно сильные позиции не только в Таиланде, но и в ряде других стран региона. Изначально работая как авиаброкер, OrientSKY за последние три года смогла создать весьма внушительный пул клиентов, преимущественно из Мьянмы, Лаоса, Малайзии и Камбоджи, что позволило компании выйти в новые сегменты – чартерные полеты и управление воздушными судами.

Основная задача, которая стоит перед участниками альянса – выход на принципиально важные рын-

ки Европы и США. Для этого компании совместно изучают возможные варианты партнерства с одним или несколькими операторами для создания совместного предприятия. Однако о деталях стратегии в компаниях пока не говорят. Известно лишь то, что в случае заключения договора с крупным оператором – Beijing Airlines готова пойти на значительные и принципиальные уступки – дать допуск на внутренний китайский рынок, что является весьма лакомым предложением для многих международных операторов бизнес-авиации.

Royal Jet растет во всех сегментах

Седьмой год подряд крупнейший бизнес-перевозчик ОАЭ – Royal Jet, заканчивает отчетный период с прибылью. Согласно отчету компании, за прошедший год увеличение доходов наблюдалось во всех сегментах. По сравнению с 2011 годом на 6% увеличились доходы от эксплуатации флагманов – Boeing Business Jet (в парке перевозчика пять самолетов) и на 27% - от эксплуатации бизнес-джетов Gulfstream (чартеры и блок-часы).

За 12 месяцев 2012 года валовой доход Royal Jet увеличился на 19%. (Напомним, что по итогам работы в 2011 году Royal Jet сумел увеличить свой доход на «рекордные» 31,2%. Чистая прибыль компании выросла на 226% по сравнению с 2010 годом). В 2012 году Royal Jet суммарно выполнил 3135 рейсов (чартеры и по медицинской эвакуации) в 370 городов (136 стран). Брокерская группа также внесла свой вклад в финансовые показатели компании. Так, доходы от брокерской деятельности выросли на 53%, а на услуги по медицинской эвакуации – на 65% (выполнено 1650 миссий).

Выступая по этому случаю на пресс-конференции, в рамках выставки Abu Dhabi Air Expo 2013, Президент компании Шейх Хамдан Бин Мурабак Аль Нахайян отметил, что таких положительных итогов компания смогла добиться исключительно благодаря новому бизнес-плану, утвержденному еще в конце 2010 года. Агрессивная политика по защите интересов на внутреннем рынке, расширение самолетного парка и кооперация с ведущими операторами бизнес-авиации помогли перевозчику увеличить доходы по всем видам деятельности.

Главный исполнительный директор Royal Jet, Шейн О'Хара говорит: «Мы очень довольны такими показателями. Наше решение продолжать инвестирование средств в продукты и услуги на фоне продолжа-



ющихся сложных рыночных условий показало свою состоятельность. Мы также получили определенные дивиденды от улучшения операционной эффективности по всем направлениям нашей деятельности благодаря введению долгосрочной программы переориентации нашего бизнеса».

Еще одним важным фактором улучшения показателей работы Royal Jet была способность компании индивидуально строить свои планы по экспансии на международные рынки. Это, прежде всего, создание оперативной базы в Саудовской Аравии, инвестиции в брокерский бизнес и назначение нового генерального директора по продажам в Омане и Индии. Именно в этих регионах наблюдался значительный рост доходов компании.

Еще одним приоритетным направлением компания считает модернизацию воздушного флота. В январе 2011 года Royal Jet повторно ввел в эксплуатацию, после многомиллионной модернизации, Boeing Business Jet, салон которого, по мнению аналитиков, является на сегодняшний день одним из лучших в

плане дизайна и комфортности (еще один аналогичный самолет в настоящее время находится в центре комплектации интерьеров Sabena Technics в Бордо).

В настоящее время компания эксплуатирует десять воздушных судов: пять Boeing Business Jet (три из них в медицинском варианте повышенной комфортности), один 18-ти местный Lineage 1000, два G300 (самолеты, также переоборудованы в медицинскую версию), один Gulfstream G-IV и один Learjet 60. По словам Шейна О'Харе, каждый из десяти самолетов компании – это своеобразная пятизвездная гостиница в воздухе. К тому же в Royal Jet есть постоянные клиенты, которые летают исключительно на конкретном самолете. В 2016 году Royal Jet выведет из эксплуатации все самолеты Boeing Business Jet, и уже в этом году в компании определятся с претендентом на замену.

Компания Royal Jet была образована в 2003 году в Абу Даби и бессменно управляется своим основателем шейхом Хамдан бин Мубарак Аль Нахайяна.

Росавиация хочет конфисковывать самолеты

Власти намерены ужесточить наказание для неадекватных пилотов, летающих на неисправных либо неоформленных самолетах. Речь идет об авиации общего назначения. Подводя итоги 2012 года, в Росавиации пришли к выводу, что для наведения порядка и снижения аварийности в этом секторе необходимо ужесточить правила игры.

В числе жестких мер Росавиация предлагает разработать процедуру задержания или изъятия воздушных судов малой авиации, если они являются объектом или средством совершения правонарушения. Такая норма заложена в статье 3.7 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП). Как рассказали «Известиям» в Росавиации, в КоАП эта мера предусмотрена давно, но никогда не применялась. Отсутствует необходимая нормативная база, регулирующая процедуру задержания и изъятия воздушных судов, сетуют в ведомстве. Сегодня конфискация воздушного судна возможна по решению суда, но процедура не прописана ни в Воздушном кодексе, ни в Положении о Росавиации.

Кроме задержания летательного аппарата предлагается также разработать процедуру лишения пилотов права управления самолетами за грубые нарушения норм безопасности, увеличить штрафы за нарушение правил полетов и порядка использования воздушного пространства. За выполнение полетов на заведомо неисправных либо не имеющих необходимых документов бортах, а также за пилотирование человеком, не имеющим действующего свидетельства пилота, предлагается ввести уголовную ответственность.

Росавиация берет пример с ГИБДД — пилотов будут штрафовать, лишать «прав» и ставить «транспортное средство» на штрафплощадку. В ведомстве и



сами сравнивают себя с гаишниками, но указывают на намного меньшее число сотрудников, которых недостаточно для установления полного контроля. В Росавиации всего около 300 специалистов, отвечающих за инспектирование безопасности полетов. В госведомстве необходимость ужесточения борьбы с нарушителями объясняют ростом аварийности в этом сегменте авиации. Сейчас в России зарегистрировано 2,4 тыс. воздушных судов, относящихся к категории АОН, из них 1815 принадлежат частным лицам. По данным Росавиации, в прошлом году количество происшествий с бортами АОН выросло на 20% до 25 случаев: произошло 17 катастроф, в которых погиб 31 человек, и 8 аварий, а тяжесть этих происшествий выросла на 33%. Кроме того, в 2012 году произошло 14 авиационных происшествий (4 катастрофы и 10 аварий) с самолетами «неизвестного происхождения и истории», без госрегистрации и без подтверждения летной годности.

В Межрегиональной общественной организации

пилотов и граждан — владельцев воздушных судов («АОПА-Россия») к новой инициативе Росавиации относятся резко отрицательно, считая, что она неадекватна сложившейся ситуации. Как рассказал «Известиям» председатель правления «АОПА-Россия» Владимир Тюрин, говорить о росте аварийности в малой авиации по меньшей мере некорректно.

«Рост численности воздушных судов АОН значительно опережает рост аварийности», — отмечает Владимир Тюрин. «Если брать процентные соотношения численности парка, часов налета и количества авиационных происшествий, то мы увидим, что аварийность неуклонно снижается. Так что говорить о задержании или изъятии летательных аппаратов можно только в каких-то совсем исключительных случаях. Но и это должно быть строго в рамках законодательства. Наводить порядок с безопасностью полетов, конечно, необходимо, но делать это надо вдумчиво, занимаясь не введением дополнительных репрессивных мер, а упрощением процедур и правил, делая их более выполнимыми и позволяя пилотам тратить время и средства на совершенствование летного мастерства, а не на борьбу с бюрократией».

По мнению «АОПА-Россия», сфера АОН чрезмерно бюрократизирована, и ее развитие во многом сдерживается существующими ограничениями. К такому в ассоциации относят финансовую нагрузку на владельцев воздушных судов, бюрократические сложности с регистрацией и получением документов о летной годности техники. К примеру, в настоящее время ни одна госуслуга не предоставляется Росавиацией в электронном виде — владельцы вынуждены лично ехать в Москву либо нанимать дорогостоящих посредников для выполнения простых процедур.

Источник: Известия

Успели до «обрыва»

Президент США Барак Обама в пятницу, 1 марта 2013 года, подписал указ о принудительном сокращении расходов бюджета на 85 миллиардов долларов в текущем финансовом году.

Конгрессу и Белому дому так и не удалось договориться о долгосрочной программе сокращения бюджетного дефицита. «Боль будет реальной», – предупредил Обама, подписывая указ о запуске принудительного секвестра. При этом американский лидер обвинил в этом республиканцев, ссылаясь на их отказ от повышения налогов.

Из 85 млрд. долларов сокращений, \$ 42,667 миллиарда придется на военные программы. Эта новость печалит все оборонные концерны, которые хорошо зарабатывали на военных заказах. Однако некоторые статьи расходов военному ведомству все-таки необходимо оплачивать. И к вопросу распределения оставшихся средств министерство обороны подходит очень тщательно, не забывая интересы высшего командования.

Так, за день до подписания президентом США указа о секвестре бюджета, американские ВВС успели заключить контракт на \$ 50 миллионов по обслуживанию находящихся в строю самолетов С-37А. Исполнителем по контракту станет компания Gulfstream Aerospace.

С-37А – это специальная модификация самолета Gulfstream V (в дальнейшем G500 и G550), предназначенная для использования в ВВС и президентском авиаотряде в качестве VIP-транспорта для высших военных и гражданских чиновников. В настоящее время в ВВС числится девять таких самолетов.



Эти военные бизнес-джеты начали поступать в армию в 1998 году, и тогда оборонное ведомство платило за них по \$ 36 млн. В 2009 году военно-воздушные силы запросили дополнительные средства в размере \$ 65 млн. на покупку одного С-37А (уже сделанного на базе G550), в рамках расширения авиапарка по обслуживанию высшего командования. Однако Конгресс по собственной инициативе выделил еще \$ 132 млн. и поручил приобрести вместо одного три таких самолета. Такая заинтересованность конгрессменов объясняется просто – они также

имеют право использовать С-37А в своих служебных поездках.

Тем не менее, со 2 марта 2013 года члены Конгресса США скорее всего лишатся части привилегий по использованию С-37А. Как заявил 27 февраля спикер палаты представителей конгресса Джон Бонер, американские конгрессмены лишатся возможности использовать самолеты ВВС при поездках за рубеж в случае, если парламентарии не предотвратят ожидаемый с 1 марта автоматический секвестр бюджета.

Очередная победа

Компания Bell Helicopter объявила о получении сертификата типа от авиационных властей Израиля (Civil Aviation Authority of Israel) на вертолет Bell 429 с увеличенным взлетным весом (3402 кг, что позволяет увеличить дальность полета или полезную загрузку). Новые вертолеты этой модели поступят заказчикам уже с измененными параметрами, а те, что находятся в эксплуатации, могут быть доработаны в сервисных центрах или на базе оператора посредством ремкомплекта, включающего аварийно-спасательное оборудование. В настоящее время производитель получает аналогичные разрешения от авиационных властей 16 стран. Однако пока в США и Европейском Союзе новая модификация вертолета не сертифицирована, так как этому препятствуют нынешние правила FAR 27 и FAR 29.

«Практически с момента поступления в эксплуатацию мы получали постоянные запросы от операторов, желающих выжать больше из ЛТХ Bell 429», - говорит Ларри Робертс, старший вице-президент направления коммерческих программ Bell Helicopter. «Более того, значительное число потенциальных заказчиков воздерживались от покупки в ожидании изменений». По словам Робертса, одним из главных преимуществ увеличения взлетного веса для операторов станет возможность увеличения продолжительности полета в условиях полетов по приборам за счет увеличения резервного запаса топлива.

Увеличение веса не потребует модификаций планера, однако в Civil Aviation Authority of Israel потребовали в обязательном порядке оснащать вертолеты

системами раннего предупреждения о приближении земли (TAWS), радарным высотомером, бортовыми самописцами и проблесковыми огнями. Оборудование добавляет 13,6 кг к весу пустого вертолета, при этом потеря в скорости составляет 3 узла.

Ранее в феврале аналогичный сертификат был получен и от авиационных властей Нигерии, и спустя несколько дней Bell Helicopter поставил первые два вертолета нигерийским заказчикам.

А на проходившей на этой неделе выставке HELI-EXPO 2013 в Лас Вегасе, Bell Helicopter продемонстрировал много обновленных моделей.

Производитель в рамках выставки провел Mission Theater - серию презентаций. На каждой тридцатиминутной презентации рассказывалось о новых решениях, которые позволяют Bell оставаться лидером в производстве авиатехники как для клиентов, так и для партнеров. Кроме этого, компания сообщила об успехах, которые были достигнуты в разработке первого вертолета «супер-среднего» класса, Bell 525 Relentless, в том числе продемонстрировала новый симулятор Bell 525. Bell Helicopter также ежедневно проводил демонстрационные полеты Bell 429 и Bell 407GX.

«HELI-EXPO - бесспорно, одно из важнейших ежегодных событий», - говорит Джон Гаррисон, президент Bell Helicopter. «Как крупнейшее мировое вертолетное шоу, это событие собирает многих наших самых важных клиентов и поставщиков. Это идеальное место для взаимодействия с клиентами, именно здесь мы можем услышать больше о том, что важно для них, и обсудить, как мы можем лучше всего удовлетворить их потребности».



429-й прибыл на Heli Expo 2013

AgustaWestland тайком делает будущее

AgustaWestland только сейчас, на HeliExpo 2013, объявила о своей программе «Project Zero», которая реализуется с 2011 года. Этот проект компания начала для демонстрации технологии поворотных винтов и в нем «делится» своим видением облика вертолетов недалекого будущего. Причем это не «бумажная» разработка. Демонстратор был разработан и построен менее чем за 6 месяцев и уже тайно совершил несколько полетов в 2011 и 2012 годах.

Два поворотных винта демонстратора, который по сути является конвертопланом, приводятся в действие электричеством, и могут поворачиваться более чем на 90 град из режима висения в положение для маршрутного полета. Этот аппарат совершил свой первый привязанный беспилотный полет в июне 2011 года на базе AgustaWestland в Кашина Коста, Италия. После этого начались свободные полеты на висение внутри охраняемой территории завода.

Даниэле Ромити, генеральный директор AgustaWestland говорит, что программа демонстратора технологии «Project Zero» объединяет многие передовые решения, разработкой которых AgustaWestland занимается в последние годы. Компания верит в технологию поворотных винтов, как в будущее высокоскоростных вертолетов. По мнению производителя, такое решение позволяет достичь гораздо большей скорости и дальности полета, чем применение гибридной технологии отдельных несущих и движущих винтов (напомним, что AgustaWestland сейчас испытывает свой гражданский конвертоплан AW609, который начинала строить совместно с Bell, а Eurocopter продвигает свой проект гибридного X3).



Винты «Zero» приводятся в действие современными электродвигателями, которые получают энергию от аккумуляторных батарей. В перспективе разработчики не исключают возможности применения гибридной силовой установки, когда дизельный двигатель «вращает» генератор. При этом, на нынешнем демонстраторе и на будущих аппаратах система управления полетом, система управления винтами и выпуск шасси оснащены электрическими приводами, устраняя необходимость классической гидравлической системы.

Во время крейсерского полета крылья аппарата должны обеспечивать большую часть подъемной силы, свой вклад также внесут спроектированные фюзеляж и кожухи винтов. В этом проекте также предусмотрена отстыковка консолей крыльев и работа аппарата только в вертолетном режиме. Элевоны на крыльях позволяют управлять воздушным судном в крейсерском полете по тангажу и крену, в то время как V-образный хвост обеспечивает продольную устойчивость.

Демонстратор показал очень низкий уровень шума и тепловую заметность в полете (что важно для военных) и ему не требуется кислород (как традиционным авиационным двигателям), что позволяет ему работать на большой высоте или в сильно загрязненных условиях, например, при извержении вулканов.

Еще одним интересным дополнением применения электрических двигателей стала возможность автономной подзарядки аппарата во время стоянки. Для этого винты переводятся в вертикальное положение, а воздушное судно устанавливается по ветру. Таким образом, винты, вращаясь под действием ветра, заряжают аккумуляторы. Электрические системы привода также имеют еще одно преимущество – они сильно упростили трансмиссию конвертоплана.

А такая задержка с анонсом проекта, скорее всего, связана с тем, что компания подала в 2011 году заявку на [патент](#) такой схемы конвертоплана, которая была одобрена 30 января 2013 года.

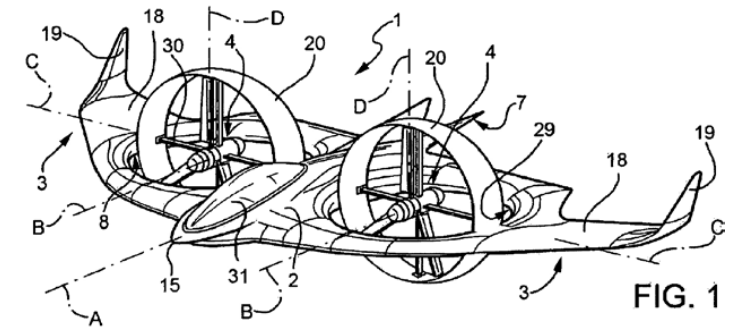


FIG. 1

Eurocopter запускает третье поколение EC135

Компания Eurocopter на Heli Expo 2013 представила третье поколение популярного легкого двухмоторного вертолета EC135 – теперь в версии P3/T3. Изменения, которые получит новая линейка EC135 T3/P3, включают в себя увеличение на 10 см длины лопастей несущего винта, новое, оптимизированное программное обеспечение цифровой системы контроля двигателей FADEC, а также боковые воздухозаборники с дополнительным входным фильтром для защиты двигателя от попадания песка, пыли и посторонних предметов.

Эти модификации также будут доступны для модернизации вертолетов EC135, уже находящихся в эксплуатации. В рамках официального запуска EC135 T3/P3 на Heli-Expo 2013, Eurocopter уже начал принимать заказы на этот пакет изменений. Потенциально модификации могут подвергнуться более 1000 вертолетов EC135, которые на сегодняшний день находятся в эксплуатации (по сообщению Eurocopter, парк вертолетов этого типа имеет налет более 2,6 млн. часов).



Роман Зайдель, вице-президент Eurocopter программ EC135 и EC635 заявил, что комплект дооснащения будет доступен в четвертом квартале 2014 года - через несколько месяцев после выпуска первого серийного EC135 P3/T3. «Версия EC135 T3/P3 получит значительное улучшение производительности при полетах в жарких регионах и на большой высоте, а также у новой модели увеличен максимальный взлетный вес, лучшая скороподъемность и более высокий потолок», - пояснил он.

Eurocopter будет поставлять комплекты для модернизации EC135 до версии T3/P3, которые могут быть установлены как производителем, так и авторизованным сервисным центром. Обновление находящихся в эксплуатации машин может быть применено к вертолетам с обоими вариантами двигателей: Turbomeca Arrius 2B2 и Pratt & Whitney Canada PWC 206B2.



Бизнес-джеты подсчитали

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых) эксплуатирующихся по всему миру. За основу брались данные по бизнес-джетам, внесенным в национальные реестры. Однако именно такой подход не позволяет показать реальную картину по количеству самолетов, принадлежащих гражданам конкретных стран. Практически во всех крупных странах (исключением не является и Россия) наблюдается практика постановки самолетов в офшорные реестры, либо в реестры других государств, и это может быть значительная доля парка. В отчете за основу взяты данные по бизнес-джетам и самолетам, конвертированным в VIP-варианты. Также в отчет не включены воздушные суда, обслуживающие первых лиц государств и государственные органы.

Как и в 2012 году, тройка лидеров не изменилась: США – 18287 (реактивные – 11261, турбовинтовые 7026), Бразилия – 1458 (734/724) и Канада – 1224 (506/718). Далее первую десятку продолжают Мексика – 1161 (795/366), Германия – 691 (465/226), Великобритания – 588 (413/175), Австралия – 567 (195/372), ЮАР – 465 (180/285), Швейцария – 304 (207/97) и Китай – 235 (185/50). Россия вошла в первую двадцатку и расположилась на 13 месте с 162 самолетами, из которых 131 реактивный и 31 турбовинтовой.

Распределение по континентам такое же, как и в прошлом году. Большая часть воздушных судов зарегистрирована в Северной Америке – 21185 (12802/8383), далее идет Европа – 3447 (2471/976), Южная Америка – 2967 (1249/1718), Азия – 2025 (1323/702), Африка – 1213 (470/743) и Австралия с Океанией – 662 (213/449).



Всего же, по состоянию на январь 2013 года, в мире эксплуатируется 18874 бизнес-джета (из них 2823 в Европе) и 13762 турбовинтовых самолета (из них 1250 в Европе).

На постсоветском пространстве вслед за Россией идет Украина с 43 самолетами (36/7), Казахстан – 25 (20/5), Азербайджан – 5 (5/0), Туркменистан – 3 (3/0), Грузия – 3 (3/0), Белоруссия – 2 (2/0), Молдова – 2 (2/0), Киргизстан – 1 (0/1). Узбекистан и Таджикистан пока не имеют деловых самолетов в своих реестрах.

Среди прибалтийских стран лидером является Эстония – 14 (10/4). Далее идет Латвия – 10 (8/2) и Литва – 5 (5/0).

Всего же в 2012 году мировой парк увеличился на 2,6%: США – +1,3%, Азия – +11,9%, Северная Америка – +6,3%, Южная Америка – + 5,3% и Африка –

+3,6%. Только в Европе зафиксирован спад на 1,6%.

В вертолетном сегменте в 2012 году лидеры остались практически те же. США – 8151 вертолет, Канада – 2196, Австралия – 1613, Бразилия – 1370, Великобритания – 1136, Франция – 823, ЮАР – 790, Италия – 735 и Япония с Германией по 681 машине.

Всего же по регионам количество эксплуатирующихся вертолетов распределилось следующим образом: Северная Америка – 11595 (поршневые – 3719, однодвигательные газотурбинные – 5830, двухдвигательные газотурбинные – 2046), Европа – 6314 (2255/2036/2023), Азия – 2597 (411/829/1357), Южная Америка – 2347 (695/1054/618) и Австралия с Океанией – 2347 (1326/750/271).

При составлении отчета учитывались только частные и корпоративные вертолеты без учета медицинских, аварийно-спасательных и прочих модификаций.

20 лет в небе

Компания Dassault Falcon отмечает годовщину первого полета наиболее популярного делового самолета – Falcon 2000. Первый полет этого бизнес-джета состоялся в марте 1993 года, и с тех пор на рынок было поставлено почти 500 самолетов (сейчас в эксплуатации находятся 474 самолета моделей DX, EX, Easy, LX). За это время самолеты налетали суммарно более двух миллионов часов. Примечательно, что Falcon 2000 был первым бизнес-джетом, в разработке которого использовался полностью цифровой макет, что позволило идеально определить первоначальные характеристики самолета и эксплуатационные расходы.

Анонс Dassault Falcon 2000, как преемника Falcon 20 и Falcon 200, состоялся на Парижском авиасалоне в далеком 1989 году. Изначально проект обозначался Falcon X, но после получения первых заказов в октябре 1990 года он получил обозначение Falcon 2000. Вехой в истории самолета стал апрель 1990 года, когда в качестве силовой установки были выбраны два двигателя марки «Dee Howard» ТРДД CFE738 с устройствами реверса тяги. В феврале 1991 года к проекту присоединилась «Alenia» («Piaggio» как субподрядчик), которая на 25% разделила технические и финансовые риски и отвечала за хвостовую часть фюзеляжа, пилоны и мотогондолы.



Первый Falcon 2000



Фюзеляж Falcon 2000 сохранил сечение фюзеляжа Falcon 900, хотя его длину сократили на 1,98 м. Крыло было также почти идентично, но переднюю кромку крыла доработали за счет отказа от внутренних секций предкрылков. Конструктивно самолет не представлял ничего нового, планер изготовлен из легких сплавов, но доля деталей из композитов существенно возросла.

Салон рассчитан на размещение максимум 19 пассажиров, хотя стандартным считается вариант с четырьмя креслами в переднем салоне и четырьмя креслами и двухместным диваном в заднем салоне. Штатно летный экипаж включает двух пилотов, и на базовом варианте установлен комплект авионики Collins Pro Line IV с цветным дисплеем метео-РЛС,

автопилотом, четырехдисплейной электронной пилотажной системой и системой управления полетом Honeywell FMZ-2000.

Первый и единственный прототип Falcon 2000 поднялся в воздух 4 марта 1990 года, а первый серийный ровно через три года. В ноябре 1994 года и феврале 1995 года самолет получил сертификаты Франции и США соответственно. Первый серийный самолет получил заказчик из Южной Африки в феврале 1995 года. С этого момента начались поставки Falcon 2000 в базовом и еще трех вариантах.

продолжение ►

Первым вариантом, сменившим Falcon 2000, стал Falcon 2000EX с двумя ТРДД Pratt & Whitney PW308 тягой по 31,13 кН. Все самолеты поздней постройки оснащались комплектами оборудования кабины EASy разработки компаний Dassault и Honeywell.

Следующий вариант Falcon 2000DX способен выполнять полет на высотах до 12 500 м на дальность до 6000 км. Запас топлива на DX меньше, чем на EX, так как заказчики хотели получить вариант с меньшей дальностью, но большим салоном.

Последним вариантом бизнес-джета является Falcon 2000LX, разработанный на основе DX, запас топлива у самолета позволяет выполнять полеты на большую дальность. LX обладает меньшей скороподъемностью (время набора высоты 12 500 м - 18 мин), но дальность полета доведена до 7400 км.

В октябре 2012 года компания Dassault Falcon представила совершенно новую модификацию самолета - 2000LXS, которая будет сертифицирована в первой

половине 2013 года, а начало поставок намечено на 2014 год. Стоимость самолета составит \$ 32,8 млн. Новый бизнес-джет LXS будет оснащен двигателями Pratt & Whitney Canada PW308C, однако для достижения высоких характеристик при взлете и посадке крыло 2000LXS будет оборудовано передними предкрылками.

Характеристики дальности и полезной нагрузки не претерпели изменений по сравнению с Falcon 2000LX, несмотря на усложнение конструкции крыла. Инженеры Dassault достигли этого за счет снижения массы крыла на 300 фунтов (с установленными законцовками крыла) и снижения массы интерьера на 100 фунтов. При этом уровень шума в салоне Falcon 2000LXS уменьшен на два децибела по сравнению с предшественником.

С полной заправкой топливом Falcon 2000LXS будет иметь полезную нагрузку в 2190 фунтов (990 кг), а максимальная взлетная масса составит 42800 фунтов. При этом длина ВПП, необходимая для взлета,



Falcon 2000S, "бюджетная" модификация в семействе суперсредних бизнес-джетов Dassault



будет равняться 4675 футов (1425 м), что на 1000 футов меньше, чем необходимо некоторым самолетам в этой категории. Посадочная дистанция будет равна 2300 футов (700 м). При скорости в 0,8 Маха Falcon 2000LXS будет иметь дальность полета в 4000 миль.

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 средних бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа средних бизнес-джетов в США и Европе
- Стоимость летного часа Learjet 60

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: Midsized jets

	US	Europe
Flights last 14 days	20 056	3 093
Flights, YoY change	-6.1% ↓	-6.8% ↓
Avinode Demand Index	-45.2% ↓	+10.5% ↑
Avinode Pricing Index	+0.14% →	+0.30% →

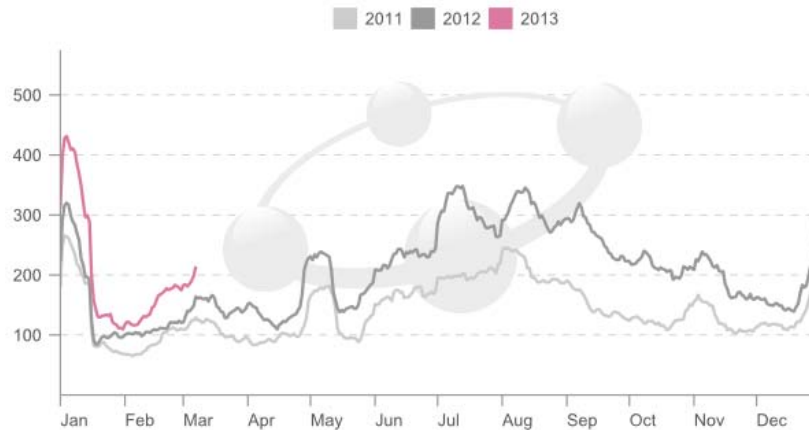
продолжение ►

Индекс спроса

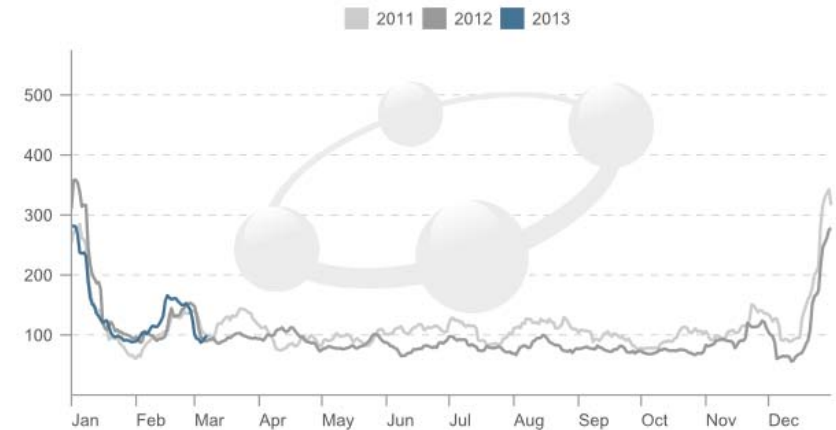
Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

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 Е, L и U и оценивается в EUR. Индекс спроса рассчитывается в каждом отчете для одного сегмента бизнес-джетов.

Avinode Demand Index: Midsize jet - Europe



Avinode Demand Index: Midsize jet - US & CA



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 Е, L и U и оценивается в EUR.

Avinode Pricing Index: Midsize jet



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: Learjet 60

