



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 24 (29) 24 июля 2010 г.

Тюрьма за полет.

Министерство транспорта предлагает ужесточить ответственность за выполнение несанкционированных полетов. Законопроект “О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с ужесточением ответственности за нарушение правил использования пространства” опубликован на сайте ведомства. До сих пор подобные нарушения обходились недорого — штраф составлял всего несколько тысяч рублей. Если предложенные Минтрансом поправки примут, наказание будет куда более серьезным, став из административного уголовным. Штрафы за несанкционированные полеты возрастут до 400 тыс. руб., а при отягчающих обстоятельствах авиатор может оказаться в тюрьме.

Несанкционированные полеты региональные отделения транспортной прокуратуры регулярно фиксируют по всей стране. Зачастую они выполняются на несертифицированных воздушных судах, без радиосвязи и аэронавигационного обеспечения. Как правило, виновниками становятся владельцы легких частных самолетов, спортивные клубы и даже сельскохозяйственные предприятия.

В своем законопроекте Минтранс предлагает включить в Уголовный кодекс новую статью о нарушении правил использования воздушного пространства. Использование воздушного пространства без разрешения, а также умышленное пересечение границ запретных зон и зон ограничения полетов может обернуться штрафом в размере до 400 тыс. руб. Возможна и уголовная ответственность - “пилот может быть лишен свободы на срок до двух лет. В случае, если его действия по неосторожности причинят вред здоровью или приведут к смерти человека, предусмотрено лишение свободы на 1–7 лет. Если погибли два человека и более — от 3 до 9 лет”, а также запрет на профессию.



Falcon 900 LX сертифицирован FAA и EASA.

Falcon 900LX построен на основе Falcon 900EX. При этом у нового самолета улучшены летные характеристики и повышена экономичность.

стр. 8



В Кубинку прилетит бизнес-авиация.

Компания Сулеймана Керимова уже более двух лет разрабатывает проект по созданию здесь частного аэропорта для бизнес-авиации, инвестиции в который могут превысить \$60 млн.

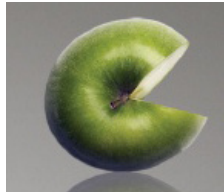
стр. 9



20-летний прогноз Bombardier.

В этом году Bombardier Aerospace представляет в первый раз 20-летний прогноз. Новый период отражает долгосрочное видение компании Bombardier рынка бизнес джетов, и лучше соответствует жизненному циклу самолетных программ.

стр. 10



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация с 19 по 27 июля 2010 г.

стр. 12

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

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



ExecuJet обработала 99 % джетов ЮАР. Falcon 2000 можно оснастить вертикальными законцовками крыла в Европе.

ExecuJet South Africa подтвердила статус лидера, обработав более 2230 операций с бизнес джетами во время недавнего чемпионата мира по футболу. FBO компании в аэропортах Лансерия и Кейптаун обслужили подавляющее большинство прибывающих деловых самолетов. Первые самолеты начали прибывать за неделю до начала Кубка мира, и большинство улетело сразу после финала между Испанией и Нидерландами 11 июля 2010 г.

FBO ExecuJet в аэропорте Лансерия, близ Йоханнесбурга, обработало более 1430 операций с бизнес-джетами во время чемпионата, то есть были обслужены все деловые самолеты, посетившие этот аэропорт. Во время финальных матчей, проходивших в Йоханнесбурге, основная нагрузка пришлась именно на этот аэропорт. В пятницу 9 июля 2010 начал возрастать трафик прибывающих самолетов на финал, а в воскресенье 11 июля в аэропорте собралось 187 деловых самолетов. Чтобы разместить все бизнес джеты, пришлось использовать не только перрон ExecuJet, но и главный перрон аэропорта, грузовой перрон и параллельную магистральную РД 06R. Основная часть самолетов улетела обратно в ночь сразу после финальной игры.

Аналогичным образом отработал FBO ExecuJet в Кейптауне, где за это время было обработано более 800 операций, в том числе 105 удаленных операций. В общей сложности кейптаунский терминал принял 165 самолетов деловой авиации.

Пассажирами, воспользовавшимися услугами терминалов компании, стали многочисленные главы государств, делегации ФИФА, государственные должностные лица, спонсоры турнира, голливудские знаменитости и звезды спорта. Пять сборных команд чемпионата использовали FBO ExecuJet в Лансерии для всех своих внутренних перелетов по различным городам принимающей стороны. В связи с этим были приняты строгие меры безопасности, и территория терминала была объявлена стерильной зоной во время этих вылетов.



TAG Aviation Europe стала первой компанией за пределами США, которая предложила модификацию для Falcon 2000 вертикальными законцовками крыла.

TAG Aviation Europe назван первой авторизованной компанией за пределами США по установке на Falcon 2000 и 2000EX высокоскоростных вертикальных законцовок крыла (High-Mach Blended Winglets™) от Aviation Partners Inc. (API). TAG Aviation будет проводить эти работы в своем новом ангарно-административном комплексе в аэропорте Женевы.

«Мы очень рады, что API признала возможности TAG Aviation и выбрала нас в качестве своей первой международной авторизованной компании-установщика», сказал Президент Aviation Engineering и FBO Services Франк Мэдингир. «У нас уже в течение некоторого времени есть спрос от наших клиентов и других владельцев Falcon, которые хотят использовать очевидные преимущества законцовок API».

Операторы самолетов Falcon 2000 с новыми крылышками могут ожидать увеличение дальности полета на 260 морских миль. Технология, которая была сертифицирована FAA и EASA в прошлом году, также сокращает выбросы и позволяет увеличить стоимость самолета при продаже.

«Мы выбрали TAG Aviation за высокую репутацию, а также за стратегическое местоположение техцентра и давние отношения с сообществом операторов Falcon в регионе», сказал вице-президент по продажам Aviation Partners Inc. Гарри Данн. «Мы ожидаем в результате этого партнерства значительного роста продаж в Европе, на Ближнем Востоке и в других регионах законцовок крыла для семейства самолетов Falcon 2000».

Установка законцовок на самолеты Falcon 2000 расширит и без того широкий спектр операций по обслуживанию самолетов и ремонтных услуг, предлагаемых TAG Aviation Europe в Женеве. Эта операция также дополняет статус компании в качестве уполномоченного сервисного центра Dassault Aviation по легкому, базовому и тяжелому обслуживанию всей линейки бизнес джетов Falcon. К тому же, новый ангар в Женеве позволяет компании осуществлять покраску воздушных судов деловой авиации.

Долгосрочный проект TAG Aviation Europe по постройке нового ангара и административного здания в аэропорте Женевы в настоящее время завершен. Ангар имеет площадь 4200 квадратных метров и в два раза больше прежнего. Два предыдущих здания были снесены и заменены на единый комплекс.



Boeing получил заказы на 20 VIP лайнеров.

VIP версии последних двух самолетов Boeing - 747-8 и 787 выйдут на рынок в 2012 году, сообщает Flight-global.

По словам представителей компании, основными покупателями этих широкофюзеляжных самолетов станут главы государств и нефтяные и газовые шейхи Ближнего Востока. В настоящее время Boeing уже имеет 8 заказов на 747-8, удлиненную версию Jumbo Jet, причем все эти заказы поступили от правительств, и 12 заказов на VIP версию Dreamliner, три из которых предназначены для глав государств.

«Производство первого 747-8 завершится в конце 2011 года, и в течение последующих месяцев будут закончены остальные», сказал на Фарнборо президент Boeing Business Jets Стивен Тейлор.

Первый 787 для государственной структуры сойдет с конвейера в Сиэтле в середине 2012 года. После нескольких отсрочек и отказов от BBJ Тейлор сказал, что «это доказательство восстановления нашего сегмента рынка».

В своих коммерческих версиях 747-8 может вместить 465 пассажиров в смешанной конфигурации, а 787 может перевозить до 290 пассажиров.



AgustaWestland в Фарнборо представляет новый вертолет.



AgustaWestland анонсировала на выставке в Фарнборо проект нового многоцелевого двухдвигательного легкого вертолета AW169. Это новое поколение легких вертолетов разрабатывается в ответ на растущий рыночный спрос и большой потенциал многоцелевых вертолетов массой 4,5 тонны. Компания видит основных потенциальных заказчиков нового AW169 среди коммерческих и государственных операторов по всему миру.

В Фарнборо компания представила макет вертолета. В AW169 могут разместиться кроме двух пилотов до 8-10 пассажиров в зависимости от конфигурации салона, или 2 носилки. Доступ в салон осуществляется через 2 большие сдвижные двери.

AW169 разрабатывается в соответствии с последними стандартами сертификации FAA/EASA Part 29 и соответствует самым строгим требованиям безопасности. В конструкции применена ударопрочная структура кабины и салона, оболочка, защищающая от взрыва двигателей и возможность

полета с одним неработающим двигателем.

Особое внимание при проектировании конструкторы уделили использованию композитных материалов в конструкции, оснащению вертолета авионикой следующего поколения, применению передовой аэродинамики в планере и конструкции несущего винта. Новая аэродинамика винта создает очень низкие внешние шумы, которые значительно ниже современных нормативов, что делает AW169 одним из самых экологичных вертолетов. Компания уже выбрала поставщика двигателей для нового вертолета. Им стала Pratt & Whitney Canada. Новые PW210 с полностью цифровой системой управления и контроля FADEC (Full Authority Digital Engine Control) имеют механическую взлетную мощность на валу в 800 л.с.

По прогнозам производителя новый AW169 имеет потенциальный рынок почти 1000 штук в течение ближайших 20 лет.



Cessna пока не получает прибыли.

Генеральный директор Textron, головной компании Cessna Aircraft, Скот Доннелли рассказал об итогах второго квартала производителя.

Оборот Cessna во втором квартале упал на 27,1% до \$ 635 млн. по сравнению с тем же периодом прошлого года. Прибыль упала на 93,8% до \$ 3млн. Производителем поставлены 43 самолета в период апрель-июнь 2010 г., что почти в два раза меньше результата второго квартала 2009 г., когда было поставлено 84 самолета.

По итогам второго квартала производитель имел портфель заказов на сумму \$3,7 млрд. По сравнению с концом первого квартала этот показатель уменьшился на \$ 400 млн.

Комментируя результаты работы компании, Скотт Доннелли сказал: «Мы по-прежнему считаем, что спрос на бизнес джеты начнет восстанавливаться с тех пор, когда мировая экономика начнет расти, и по-прежнему считаем, что 2010 год не будет успешным в плане поставок семейства Citation».

В этом квартале портфель заказов Cessna уменьшился из-за отмены европейскими операторами крупной партии Citation Mustang, но в то же время увеличились заказы на легкие и средние джеты.

Cessna испытывает слабый спрос на Mustang, и из-за этого компания сократила прогноз поставок в 2010 году до 70 этих самолетов, сказал Донелли. В прошлом году компания поставила 125 Citation Mustang.

За первое полугодие текущего года Cessna продала продукции на \$1,07 млрд., по сравнению с \$ 1,64 млрд. год назад. Убытки составили \$ 21 млн. в первой половине 2010 года по сравнению с \$ 138 млн. прибыли в первую половину 2009 года.

Не смотря на такие пессимистичные результаты компания продолжат работу на новых рынках. Июнь 2010 г. стал очередным успешным месяцем работы производителя в Китае. В этот месяц в страну было



поставлено четыре самолета - один Citation Mustang и три Cessna Caravan 208.

Эти самолеты увеличат и без того значительное присутствие Cessna в Китае. В настоящее время Cessna поддерживает 24 самолета семейства Citation в Китае, что составляет около 35% от общей численности парка бизнес джетов (за исключением Гонконга и Макао).

Cessna Mustang впервые поставляется в Китай и был доставлен Дэнг Бину, который также владеет Citation CJ1 +.

Три самолета Cessna Caravan были переданы китайским авиакомпаниям. Большинство этих самолетов предназначены для специальных миссий и обучения пилотов.

Также производитель сообщил об окончании сертификации Citation Mustang в Индии.

NetJets консолидируется.

Оператор долевой собственности NetJets сокращает офис своего международного подразделения NJI Inc. в Окати. И в октябре большинство этих рабочих мест будут переведены в штаб-квартиру компании в г. Колумбус, штат Огайо.

Компания, принадлежащая корпорации Уоррена Баффета Berkshire Hathaway, консолидирует деятельность своего международного подразделения NJI Inc., которое управляет дальнемагистральными бизнес джетами. В ликвидируемом офисе работали гостиничные менеджеры, туристические агенты, финансисты и диспетчеры трансконтинентального авиапарка компании, состоящего из порядка 50 самолетов Gulfstream. Этот офис работал последние пять лет.

В этом подразделении до настоящего времени работало 95 сотрудников из Южной Каролины и Джорджии. 25 сотрудников, а также некоторое количество механиков, останутся на своих нынешних местах. 70 рабочих мест предлагается перевести в Колумбус.

«Мы будем переводить большинство бизнес функций NJI Inc. из Южной Каролины и Джорджии в нашу корпоративную штаб-квартиру в городе Колумбус», сказал председатель и генеральный директор NetJets Дэвид Сокол. «Это решение было принято после детального анализа и тщательного обсуждения и является результатом процесса текущего и долгосрочного бизнес-планирования NetJets, который начался осенью».

Столкнувшись с потерями в сотни миллионов долларов, компания уволила 350 служащих, большинство из них работало в Колумбусе, - и в конце прошлого года отправила в отпуск 495 пилотов. Принятые меры по сокращению расходов должны позволить компании вернуться к прибыльности в этом году.



“Шестое чувство” от Garmin.

Корпорация Garmin International, мировой лидер в области спутниковой GPS навигации, объявила 21 июля 2010 г. о том, что разрабатывает систему повышения устойчивости под названием Garmin Electronic Stability and Protection (Garmin ESP). Эта электронная система мониторинга и корректировки превышения безопасных параметров полета для платформ G1000 и G3000 оказывает помощь пилоту в сохранении безопасных и устойчивых условий полета, помогая в определенных ситуациях предотвращать потерю скорости и попадание в штопор, а также при выполнении эволюций, в которых может потеряться контроль над управлением самолета.

“До сегодняшнего дня такой тип повышения устойчивости был доступен лишь для самолетов с электродистанционной системой управления, которые стоят миллионы долларов”, сказал вице-президент отдела маркетинга компании Garmin Гэри Келли. “Мы рады первыми сделать эту повышающую безопасность систему для пилотов бизнес авиации и авиации общего назначения”.

Система Garmin ESP не зависит от автопилота и работает «в фоне» во время ручного управления самолетом. Система мягко подталкивает органы управления к устойчивому положению при превышении предельных значений крена, тангажа и скорости. После возвращения самолета в нормальное положение система Garmin ESP прекращает воздействие на управление.

В режиме ручного управления самолетом также доступен режим защиты от превышения или потери скорости. Этот контроль реализован путем увеличения или уменьшения тангажа самолета. С помощью G-датчика система может контролировать рулями превышение максимального значения



перегрузки при выполнении маневров. А на высокоманевренных самолетах поможет датчик угла атаки, который поможет избежать срыва потока и сваливания самолета отклонением руля высоты вниз.

Garmin ESP будет предлагаться в качестве опции для самолетов, оборудованных системами G1000 и G3000. А установка системы в качестве серийного оборудования будет определяться производителями. Первым самолетом, оборудованным Garmin ESP, станет King Air 200 с G1000, который можно будет приобрести уже в этом году. Стоимость системы составит \$17995.

Новые правила регистрации самолетов в США.

Федеральное авиационное управление США подсчитало, что регистрационные данные по крайней мере одной трети самолетов из 375000, зарегистрированных в настоящее время, не соответствуют действительности.

Так как за точностью регистрационных данных владельцы должны следить сами, то изменения не всегда предоставляются в FAA из-за добровольности этого процесса. Очень часто при переезде или смерти владельца, а также при утилизации самолета, данные об этом не передавались в FAA.

Чтобы исправить эту ситуацию FAA разработало новые правила, касающиеся регистрации воздушных судов. В течение трехлетнего периода, начиная с 1 октября 2010 г., управление прекратит поддерживать так называемые N-number (регистрационный номер, начинающийся с “N”), всех воздушных судов, зарегистрированных до 1 октября 2010, и потребует повторной регистрации каждого воздушного судна.

Нынешняя регистрация самолетов будет действительна в течение трех лет, но свидетельство о регистрации будет ограниченного срока действия. FAA аннулирует регистрационные номера, начинающиеся на «N», по истечении 3-х лет, если они не будут перерегистрированы или продлены.

Далее владельцы должны будут продлевать регистрацию воздушных судов каждые три года.



Falcon 10 - студенческая лаборатория.

Dassault Falcon согласилась предоставить данные по бизнес джету Falcon 10 в качестве образовательного ресурса для студентов инженерных специальностей авиационного университета Эмбри-Риддл (Embry-Riddle Aeronautical University). Это сотрудничество направлено на сближение студентов технического университета и авиационной промышленности.

Меморандум о взаимопонимании был подписан 1 июля 2010 г. на территории университета в Дайтона-Бич старшим вице-президентом Dassault Aviation Лионелем Де Ла Сайэттом (Lionel De La Sayette), и вице-президентом по исследованиям Эмбри-Риддл Кристиной Фредерик-Рекэскино (Christina Frederick-Recascino).

«Dassault Falcon гордится сотрудничеством с Эмбри-Риддл в этом уникальном многолетнем проекте», сказал Де Ла Сайэтт. «Это попытка помочь будущим инноваторам аэрокосмической промышленности». Работая в группах с преподавателями Эмбри-Риддл и инженерами Dassault, студенты должны будут использовать данные по бизнес джету для разработки новых идей и улучшений для устаревших самолетов типа Falcon 10, которые летают уже в течение трех десятилетий. Они также будут проводить исследования, направленные на уменьшение воздействия на окружающую среду Falcon 10, а также на уменьшение шума, расходов на техническое обслуживание. В учебных планах также стоит редизайн авионики и кабины самолета.

«Мы рады вступить в это соглашение с Dassault, мировым лидером в области авиации», сказала Кристина Фредерик-Рекэскино. «Это поможет нашим студентам в научных исследованиях и позволит приобрести навыки управления проектами, необходимыми в их будущей карьере».



Преимуществами FalconCare воспользуется сотый клиент.



20 июля 2010 г. Dassault Falcon зарегистрировал сотого клиента программы гарантированных расходов на техническое обслуживание для бизнес джетов производителя – FalconCare ®. Сотым клиентом стала компания Abelag Aviation, которая является оператором FBO, провайдером услуг управления бизнес джетами и технического обслуживания. Компания владеет четырьмя центрами в Бельгии и Франции. Авиопарк, которым управляет Abelag Aviation, состоит из самолетов Falcon 2000EX EASy и 2000LX, а скоро пополнится 7X. Все самолеты будут участвовать в программе FalconCare ®.

Впервые представленная в 2005 году, программа FalconCare ® предназначена для предсказуемости расходов на техническое обслуживание самолетов, что позволяет операторам легче и эффективнее управлять бизнес джетами Falcon. Эта программа гарантирует предсказуемость планирования бюджета эксплуатации самолета путем предоставления цен на все плановые и внеплановые обслуживания и

текущие проверки, рассчитанную на основе летной активности. В настоящее время половина всех новых самолетов Falcon присоединены к FalconCare ®.

«Возможность четко прогнозировать наши расходы на техническое обслуживание с FalconCare ® сделала наши самолеты Falcon самыми эффективным в нашем флоте», сказал генеральный директор Abelag Aviation Эрве Лэта. «Эта программа также очень удобна тем, что мы можем использовать любые техцентры в глобальной сети Dassault».

Все директивы и бюллетени летной годности Dassault Service, которые повышают надежность, включены в программу FalconCare ®. Кроме того, программа покрывает расходы на всю эксплуатационную и ремонтную документацию. Операторы Falcon, участвующие в программе, могут также получить скидку на все программы подготовки пилотов и технического персонала у CAE SimuFlite, провайдера обучения Dassault.



Bombardier продал на Фарнборо 13 бизнес джетов.

20 июля 2010 г. на авиасалоне Фарнборо канадский производитель Bombardier Aerospace объявил о заказе 10 бизнес-джетов. Еще три самолета были заказаны в предыдущий день. Общая стоимость этих самолетов составила более \$ 600 млн.

Шесть самолетов приобретает швейцарский оператор долевого владения VistaJet. Заказ размещен на четыре Global Express XRS и два Challenger 605. Общая каталожная стоимость стандартных самолетов составляет около \$ 277 млн.

А четыре самолета приобрели наши соотечественники. Производитель не уточняет имена этих россиян. В РФ прилетят Global Express XRS. Их общая стоимость составляет \$ 213 млн.

Для Bombardier выставка в Фарнборо, судя по всему, сложилась наилучшим образом из всех производителей бизнес джетов. Так в первый день выставки был получен заказ от Qatar Airways на три бизнес джета – два Global 5000 и один Challenger 605 для использования в качестве санитарного самолета. Причем покупка Challenger 605 катарской авиакомпанией была для производителя неожиданностью. Медицинский сегмент в авиации Ближнего Востока является одним из важнейших, так как многие состоятельные граждане этого региона выбирают лечение в Европе и Северной Америке.

На демонстрационной площадке выставки были выставлены деловые самолеты Learjet 60 XR категории midsize, Challenger 605 категории large и дальнемагистральный Global 5000, а также пассажирский турбовинтовой самолет Q400 NextGen. «Авиасалон в Фарнборо является крупнейшим местом сбора заказчиков авиационной техники, авиастроительных фирм и фирм-поставщиков в этом



году. Он привлекает заказчиков буквально со всего мира и является важным и ценным для нас, - сказал перед выставкой президент и главный управляющий директор Bombardier Aerospace Ги Аши (Guy Hachey). – Не смотря на сложную экономическую ситуацию в Европе, важность этого рынка нельзя недооценивать. Мы являемся в полной мере мировой компанией, и каждые три секунды один из наших самолетов взлетает или садится в каком-нибудь месте нашей планеты. Поэтому мы понимаем, как важно отвечать потребностям наших заказчиков, где бы они не находились».

Конечно, такой оптимизм не распространился на контракты по коммерческим самолетам, где у компании дела шли на этой выставке не лучшим

образом. Но, по словам представителей компании, это было ожидаемо, так как заказы на новые коммерческие самолеты C Series не были приурочены к Фарнборо.

А из деловых самолетов Bombardier в июле 2010 года наибольшей популярностью пользовались Global Express XRS. Таких самолетов заказано у Bombardier 12 штук. А всего за последние две недели производитель анонсировал заказы на 18 бизнес джетов: четыре Global Express XRS для российских клиентов, четыре Global Express XRS и два Challenger 605 заказала VistaJet, четыре Global Express XRS полетят в Австралию к AVWest, два Global 5000 и один Challenger 605 заказала Qatar Airways и один Challenger 605 будет поставлен El Seif Group.



Falcon 900 LX получил сертификат FAA и EASA.

Французский производитель Dassault Falcon получил сертификат от EASA и FAA для нового члена семейства бизнес-джетов Falcon - Falcon 900LX с дальностью 4750 миль (8797 км).

Falcon 900LX построен на основе Falcon 900EX. При этом у нового самолета улучшены летные характеристики и повышена экономичность. Новый бизнес джет потребляет на 35-40% меньше топлива, чем другие самолеты подобного класса, благодаря передовой легкой конструкции и очень эффективному крылу с вертикальными законцовками компании Aviation Partners Inc. С максимальным взлетным весом Falcon 900LX набирает высоту эшелона FL390 (39000 футов = 11 880 м) за 20 мин.

«Falcon 900LX является продолжением эволюционного развития успешного бизнес джета Falcon 900EX», сказал президент и генеральный директор Dassault Falcon Джон Росанваллон (John Rosanvallon). «Увеличение дальности, улучшение характеристик и эффективности задает новые стандарты в своем классе и делает его желательным инструментом для ведения бизнеса».

Впервые о программе Falcon 900LX было объявлено в мае 2008 г. на EBACE. Программа летных испытаний началась в октябре 2009 года и недавно была успешно завершена. В ходе тестов подтвердилось ожидаемое улучшение управляемости и динамических качеств. Другие важные факторы, которые оценивались в ходе летных испытаний, включали в себя исследования на критических углах атаки на различных скоростях, полеты в условиях обледенения и на максимальную скорость, а также моделирование сбоев в различных системах и тесты на расход топлива. В общей сложности два тестовых самолета налетали в ходе испытаний 215 часов, в том числе 34 полета на сертификацию.



«Мы с гордостью можем сказать, что смогли достичь этого важного этапа в поставленный срок при помощи и поддержке FAA и EASA», сказал старший вице-президент программы Falcon Бруно Роллан. «Мы будем продолжать полеты на более сложные испытания, например CAT III, которые планируем закончить в 2011 году».

Новый Falcon 900LX предлагает тот же просторный и тихий салон, что и Falcon 900EX. Увеличенная до 4750 миль (8797 км) дальность позволяет новому самолету соединить между собой большее количество городов. Он может долететь из Нью-Йорка в Москву, из Парижа в Пекин и из Мумбаи в Лондон. Прочная конструкция делает его единственным бизнес-джетом в своем классе, способным приземлиться с почти полными топливными баками. Falcon 900LX может вылететь из Вашингтона, сделать посадку в Нью-Йорке и продолжить полет в Женеву без дозаправки. Или вылетев из Лондона с четырьмя пассажирами, забрать еще четырех в Париже, и продолжать полет в Дубай без дозаправки топлива.

Самолет оснащается в стандарте приборной панелью EASy, которая позволяет сократить рабочую нагрузку на пилотов и улучшить восприятие окружающей обстановки с помощью повышенного ситуационного контроля. Сегодня в эксплуатации по всему миру находятся почти 400 самолетов, оборудованных панелью EASy.

Falcon 900LX имеет более высокие взлетно-посадочные характеристики по сравнению с другими самолетами в своем классе и более высокий запас безопасности из-за очень низкой скорости подхода и посадки. Это дает существенные преимущества при работе в сложных аэропортах на больших высотах, например, в Аспене, штат Колорадо или Сан-Мориц в Швейцарии.

На Falcon 900LX установлены три двигателя Honeywell TFE731-60 тягой 5000 фунтов (2260 кг) каждый (ISA +17°C). Эти двигатели налетали в общей сложности на всем флоте Falcon 900EX более 2,2 млн. часов.

В Кубинку прилетит бизнес-авиация.

Структура “Нафты-Москва” выиграла на аукционе Минобороны 46 га на территории военного аэродрома Кубинка. Начальная стоимость участка общей площадью 46 га, расположенного по адресу: Московская область, Одинцовский район, с/п Никольское, аэродром «Кубинка», а также 23 объекта недвижимости (укрытия, хранилища и т.п.) составила 212,077 млн. рублей (около \$6,8 млн). По информации военного ведомства земля и постройки не представляют культурной ценности, не относятся к объектам гражданской обороны и не имеют каких-либо обременений. Цена покупки незначительно превысила \$7 млн. Компания Сулеймана Керимова уже более двух лет разрабатывает проект по созданию здесь частного аэропорта для бизнес-авиации, инвестиции в который могут превысить \$60 млн.

В аукционе приняли участие всего два претендента — ЗАО “Аэропорт Кубинка”, принадлежащее “Нафте-Москва”, и некое ООО “Балт-Инвест” (в “СПАРК-Интерфаксе” насчитывается около 30 компаний с таким названием). Цена поднялась только на два шага (один шаг — 2,5 млн. руб.) и составила чуть более 217 млн. руб. По этой цене лот выиграло ЗАО “Аэропорт Кубинка”. Договор купли-продажи с победителем будет оформлен в течение 20 дней, уточнили в пресс-службе Минобороны. Рыночную цену земель в этом районе эксперты оценивают в \$2-2,5 тыс. за сотку, при этом “Нафта-Москва” заплатит за лот, исходя из \$1,5 тыс. за сотку. “Это адекватная стоимость, учитывая, что земли аэродрома имеют существенные ограничения в использовании”, — поясняет гендиректор “Гео Девелопмент” Максим Лещев.

“Нафте-Москва” по итогам аукциона достается примерно 10% всего аэродромного комплекса (включает вспомогательную инфраструктуру, более



500 га), пояснили в Минобороны. На землях военных останется центр показа авиационной техники имени Ивана Кожедуба, ОАО “121-й авиационно-ремонтный завод” (принадлежит ОАО “Оборонсервис”) и опытно-конструкторское бюро имени Яковлева. Взлетно-посадочная полоса остается в собственности государства, и будет, как и другая инфраструктура для полетов, использоваться совместно инвестором и Минобороны.

Но для использования аэродрома для рейсов бизнес-авиации в первую очередь необходимо переоборудовать взлетно-посадочную полосу в соответствии с нормами гражданской авиации. “Будут вложены значительные средства в техническое дооснащение полосы и аэродрома”, — пояснили “Ъ” в «Нафте-Москва». Источник “Ъ”, знакомый с происходящим в Кубинке, добавляет, что переоснащение взлетно-посадочной полосы, в частности установка нового светосигнального оборудования, обойдется в несколько десятков

миллионов долларов. По его словам, строительство пассажирского терминала, мест стоянки воздушных судов, как открытых, так и ангарного типа, и инфраструктуры для техобслуживания может обойтись в сумму до \$25-27 млн. Кроме этого, скорее всего, в рамках проекта инвестору придется выстроить новый участок дороги протяженностью порядка 2 км. “Сама инфраструктура бизнес-авиации не требует существенных затрат в действующих развитых аэропортах. Но так как Кубинка — это не развитый гражданский аэропорт, то потребуются дополнительные вложения в оснащение взлетно-посадочной полосы”, — добавил собеседник агентства РИА Новости. Привлечение партнеров для совместного инвестирования в проект не планируется, однако в перспективе “Нафта-Москва” не исключает сотрудничество с международными управляющими компаниями, говорит этот источник. По его словам, также не исключено соучастие компании или прямое финансирование проекта улучшения подъездных дорог к аэродрому.

“Нафта-Москва” давно подыскивала возможность создания собственного бизнес-терминала как для личного пользования, так и для обслуживания чужих воздушных судов — во Внуково-3 часто бывают очереди на взлет, чего можно будет избежать в Кубинке, к тому же имеющей удобное местоположение по отношению к Рублевке. Сулейман Керимов заинтересовался военным аэродромом Кубинка более двух лет назад — ЗАО “Аэропорт Кубинка” (на 99% принадлежит ООО “Нафта-Москва (Кипр) Лимитед”) было зарегистрировано в начале 2008 года. ЗАО возглавил гендиректор “Нафта-Москва” Олег Липатов, сейчас гендиректором компании является экс-замглавы Росавиации Андрей Паршинцев.

По материалам Коммерсантъ и РИА Новости



Bombardier выпускает ежегодный прогноз рынка деловых самолетов.

21 июля 2010 г. Bombardier Aerospace опубликовала свой ежегодный прогноз рынка деловых и коммерческих самолетов.

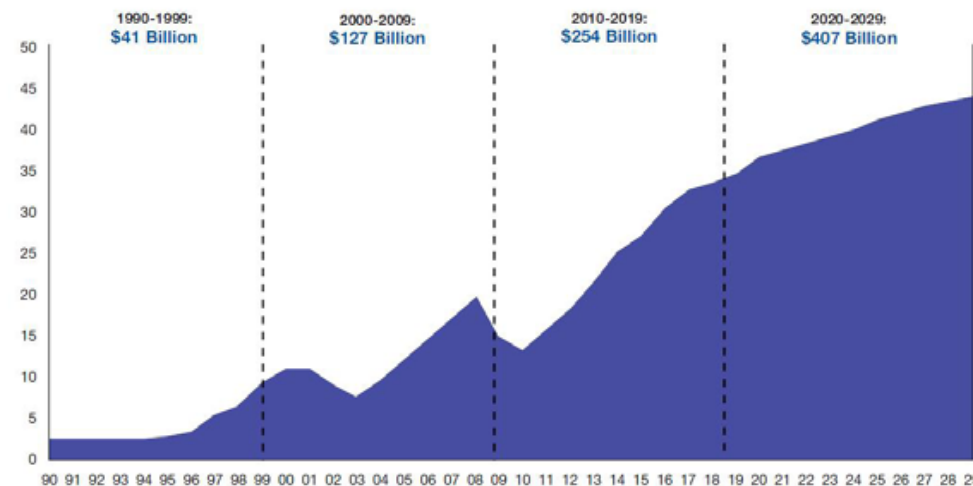
Хотя оба этих рынка пострадали от экономического спада, в 2010 году стали наблюдаться позитивные признаки восстановления и улучшение конъюнктуры в мировой авиационной отрасли. Компания считает, что основные рыночные принципы сильны в долгосрочной перспективе и что есть основания для осторожного оптимизма, который подразумевает возвращение спроса на новые коммерческие воздушные суда и бизнес джеты. Ожидается, что новые рынки в Китае, Индии и в других развивающихся регионах должны стать мощным стимулом для восстановления глобальной промышленности.

В этом году Bombardier Aerospace представляет в первый раз 20-летний прогноз. Новый временной горизонт отражает долгосрочное видение компании Bombardier рынка бизнес джетов, и лучше соответствует жизненному циклу самолетных программ.

В 20-летний период с 2010 по 2029 г. Bombardier предсказывает возвращение рынка продаж новых деловых самолетов к росту. В общей сложности за этот период будет произведено 26000 самолетов бизнес класса во всех сегментах, в которых конкурирует Bombardier (от легких до больших, за исключением VLJ).

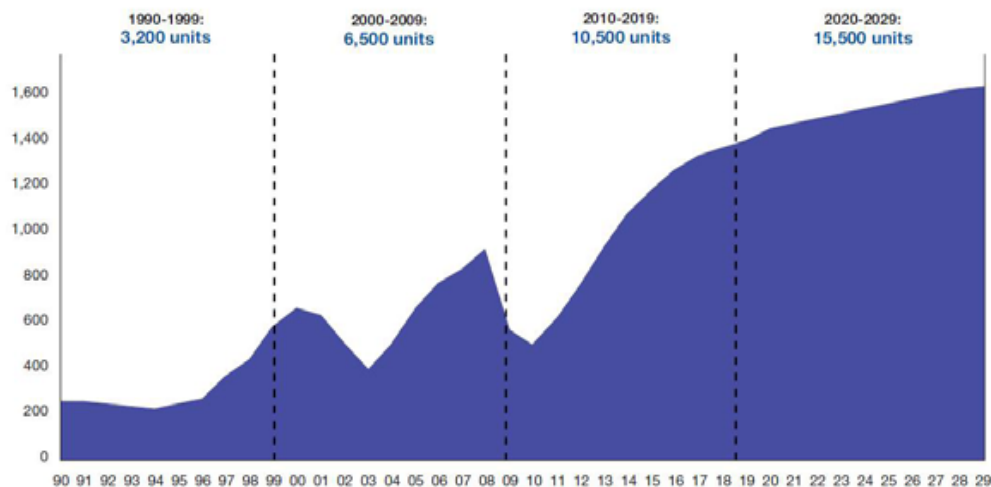
Business Jet Market Revenue Forecast

Constant 2009 US\$, calendar years 1990-2029



Business Jet Industry 20-Year Deliveries Outlook

Units, calendar years, 1990-2029



Прогнозируемые поставки в течение 20-летнего периода в 26000 самолетов, принесут общий доход производителям примерно на \$ 661 млрд., из которых 10500 поставок на сумму \$ 254 млрд. произойдут в период с 2010 по 2019 годы, и 15500 поставок на сумму \$ 407 млрд. в период с 2020 по 2029 годы.

В соответствии с прогнозом, основным рынком бизнесджетов в рассматриваемый период времени останется Северная Америка с емкостью в 4400 самолетов. В Европе за это время производители реализуют 2500, а в России и СНГ 650 бизнес джетов.

Не смотря на фон глобальных экономических проблем, Bombardier считает, что в долгосрочной перспективе рыночные драйверы роста для отрасли бизнес джетов останутся сильными. Ко второй половине 2009 года эти показатели стали проявлять признаки того, что этот сегмент рынка начал стабилизацию. Драйверами рынка деловой авиации являются создание материальных благ верхнего уровня на развивающихся рынках, повышение глобализации торговли, значительный потенциал нереализованного спроса, программы новых самолетов и спрос на нетрадиционные предложения. Однако, не смотря на признаки стабилизации в отрасли деловых самолетов, исторически существует лаг между восстановлением экономики и уверенным увеличением доходов.

В соответствии с ожиданиями отрасли бизнес авиации на сохранение положительного тренда в долгосрочной перспективе, Bombardier будет концентрировать внимание на укреплении своей позиции лидерства на рынке, продолжая вкладывать средства в развитие, в том числе самолет Learjet 85 и программу приборной панели Global Vision.

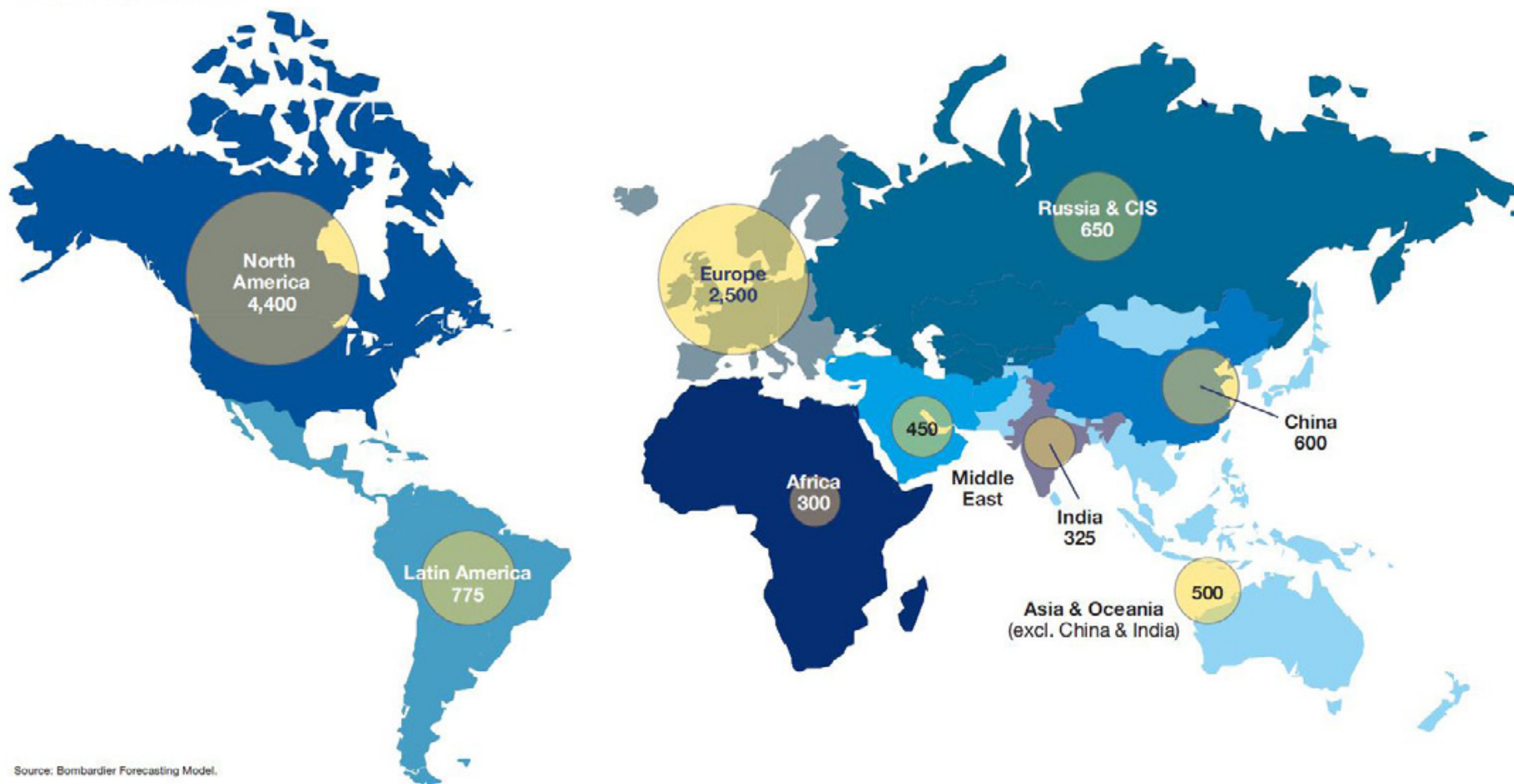
На рынке коммерческих самолетов, по прогнозу Bombardier, спрос на 20-149 -местные коммерческие самолеты ожидается на уровне 12 800 новых самолетов 20-летний период с 2010 по 2029г. с общей стоимостью примерно в \$ 612 млрд. Прогноз в этом году по-прежнему отражает изменение спроса в сторону более вместительных коммерческих самолетов:

- 200 новых самолетов вместительностью 20-59 мест;
- 5900 новых самолетов вместительностью 60 - 99 мест;
- 6700 новых самолетов вместительностью 100-149 мест.

Вы также можете ознакомиться с [полным отчетом](#).

Regional 10-Year Delivery Outlook

Units, calendar years, 2010-2019



Source: Bombardier Forecasting Model.

Avinode Business Intelligence Newsletter.

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 19 по 27 июля 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001г. 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 самолетами.

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 о том, был ли совершен рейс или нет, остается 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.
- Индекс стоимости летного часа в Европе.
- Стоимость летного часа по самым популярным самолетов в системе Avinode
- Самые популярные аэропорты вылета.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 19 по 27 июля 2010 г.

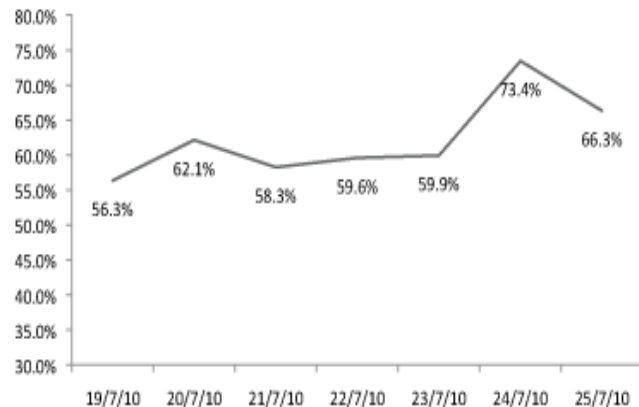
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	55	17	133	28	161	3	32	225
Германия	30	36	29	19	46	9	40	153
Франция	146	28	195	69	143	25	172	343
Швейцария	13	24	76	5	67	2	15	95
Италия	90	27	108	20	90	9	242	202
Австрия	3	8	6	2	6	1	24	23
Россия	14	51	106	33	104	22	69	336

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 19 по 27 июля 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	53	4	11	2	7	2	3	28
Германия	2	28	1	4	3	0	1	16
Франция	17	8	25	14	9	2	6	33
Швейцария	6	5	7	2	4	0	0	18
Италия	6	4	11	7	9	6	5	17
Австрия	1	2	5	2	5	0	3	4
Россия	1	3	7	1	4	3	7	21

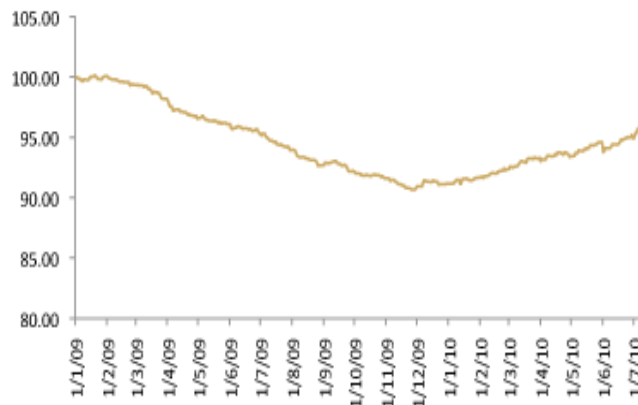
Индекс наличия свободных самолетов



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.

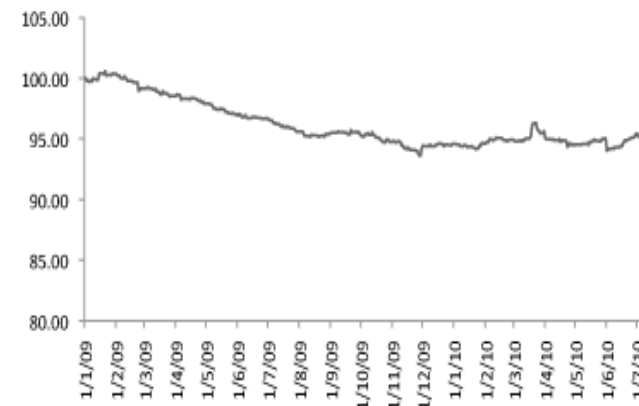
Индекс стоимости летного часа в мире.



Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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

Индекс стоимости летного часа в Европе.



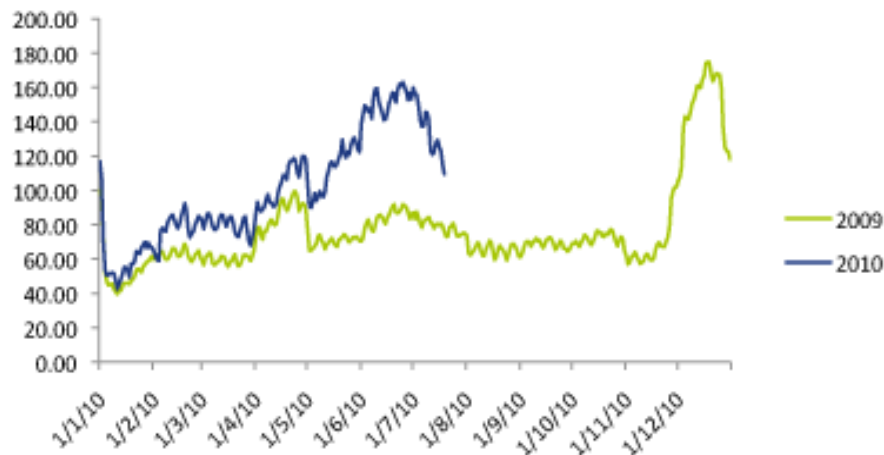
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 3539€.

Индекс спроса.

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней.

100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



Стоимость летного часа популярных самолетов.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1614	€ 1575	€ 1574
Cessna Citation Excel	€ 2713	€ 2646	€ 2775
Bombardier Challenger 604	€ 4827	€ 4526	€ 4494

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

Стоимость рассчитана на основе 30 Cessna Citation Jet, 29 Cessna Citation Excel и 35 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	3
3	Кот Д'Азур, Ницца	4
4	Лугон, Лондон	3
5	Фарнборо, Лондон	6
6	Женева	5
7	Пулково, СПб	10
8	Коста Смеральда, Олбия	23
9	Международный а\п Цюрих	7
10	Галилео Галилей, Пиза	20

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