



## Новая вертолетная площадка в Екатеринбурге



31 августа на территории Международного гостиничного комплекса Ramada Yekaterinburg (Рамада Екатеринбург) состоялось торжественное открытие вертолетной площадки. Ramada Yekaterinburg стала первым гостиничным комплексом в России, имеющим собственную вертолетную площадку.

Вертолетная площадка по всем правилам согласована в ряде государственных ведомств и организаций (ФСБ, управление государственного авиационного надзора

по УрФО, Росавиация, администрация города Екатеринбурга, администрация аэропорта Кольцово, администрация аэропорта Арамилль), что позволит вертолетам беспрепятственно в любое время суток взлетать и приземляться на территории гостиничного комплекса.

Нужно отметить, что это единственная в городе Екатеринбурге, официально зарегистрированная вертолетная площадка, расположенная за пределами аэропортов Кольцово и Арамилль.

Гостиничный комплекс Ramada Yekaterinburg открылся в июне 2009 года и постоянно расширяет ассортимент услуг для гостей отеля и города Екатеринбурга. В августе 2010 к широкому спектру бизнес услуг отеля добавилась еще и услуга полетов на вертолете для бизнесменов, желающих быстро добраться до удаленных бизнес объектов в УрФО. Данная услуга будет особенно актуальна для тех, кто ценит свое время.



## 0,995 Мах на Gulfstream G650

Корпорация Gulfstream Aerospace 26 августа 2010 объявила о новом достижении в испытательной программе нового сверхдальнего большого делового самолета Gulfstream G650.

стр. 6

АНАЛИТИКА



## Мировой вертолетный рынок набирает ход

Эксперты Frost & Sullivan провели анализ рынка гражданских вертолетов. По их мнению, будущий рост новых поставок в вертолетной отрасли будет основан на тщательно продуманных продуктовых линейках каждого производителя.

стр. 8

ОТЧЕТЫ



## Bombardier Inc. объявила результаты 2Q10 г.

1 сентября 2010 г. Bombardier Inc. объявила о финансовых результатах второго квартала 2011 финансового года.

стр. 9

АНАЛИТИКА



## 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 30 августа по 5 сентября 2010 г.

стр. 10

# 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.



## Gulfstream начал применять WebOPSS

По данным Федерального управления гражданской авиации, отдел организации полетов компании Gulfstream Aerospace сократил время, необходимое для получения разрешения на использование системы сниженного минимума вертикального эшелонирования (СМВЭ), от двух недель до нескольких дней.

Как сообщает Федеральное управление гражданской авиации (FAA), отдел организации полетов компании Gulfstream стал первым оператором, осуществляющим свою деятельность на основании части 91 свода федеральных нормативных актов Федерального управления гражданской авиации (США), который воспользовался интернет-системой обеспечения безопасности операторов (WebOPSS) для обработки обязательной к использованию рабочей документации Федерального управления гражданской авиации, что позволяет экономить время как самой компании, так и ее клиентов.

Система WebOPSS представляет собой интернет-платформу для автоматической системы обеспечения безопасности операторов, применяемой для информирования владельцев и операторов самолетов о стандартных нормативных и процедурных требованиях, а также для сбора и хранения разрешений на эксплуатацию самолетов, выдаваемых управлением FAA. Стандартные операции, осуществляемые с помощью системы WebOPSS, включают обработку таких документов, как разрешения и перечни минимально необходимого бортового оборудования в рабочем состоянии.

Впервые компания Gulfstream воспользовалась системой WebOPSS для получения разрешения

на использование СМВЭ для демонстрационной модели Gulfstream G450. Без этого разрешения высота полета модели была бы ограничена до FL290. После этого компания Gulfstream стала использовать систему WebOPSS для получения разрешений на использование СМВЭ для самолетов, бывших в употреблении. Управление FAA требует от компаний получать соответствующие разрешения до того, как возможности СМВЭ самолетов будут продемонстрированы покупателям. Как правило, пересылка всей документации, связанной с получением таких разрешений, между оператором и управлением FAA осуществляется по почте. Таким образом, весь процесс получения разрешения может занимать до нескольких недель.

“Новая система позволяет экономить огромное количество времени как управлению FAA, так и компании Gulfstream, - отмечает вице-президент отдела организации полетов компании Gulfstream Рэнди Гастон (Randy Gaston). - Состав нашего парка самолетов регулярно обновляется, а новая процедура поможет нам работать в полную силу, не испытывая ограничений, вызванных отсутствием разрешений на использование СМВЭ”.

Помимо упрощения процедуры получения разрешений, система WebOPSS обеспечивает и такие преимущества, как возможность оформления разрешений из любой точки мира, где есть подключение к сети Интернет, а также быстрая доставка норм и правил управления FAA операторам и инспекторам. Ускорению процесса оформления разрешений также способствует применение цифровых подписей.

## Награда за дизайн

Новейшие самолеты представительского класса Embraer, Legacy 450 и Legacy 500 победили в национальной премии дизайна IDEA/Brasil 2010. Эти новые самолеты пошли по пути легких бизнес джетов Phenom 100 и Phenom 300, а также сверхбольшого Lineage 1000, которые выиграли эту дизайнерскую премию IDEA/Brasil в 2008 году. IDEA® (International Design Excellence Awards) является первым международным конкурсом дизайнерского мастерства в области продуктов, экодизайна, дизайна взаимодействий, дизайна упаковки, стратегий, исследований и концепций.

«Важность дизайна в деловой авиации никогда не следует недооценивать, и по этой причине мы в Embraer особенно рады наградам IDEA/Brasil и сопутствующему признанию в индустрии дизайна», сказал вице-президент Embraer по разработке деловых самолетов Умберто Перейра. «Компания продолжает выводить новаторские и самобытные продукты на рынок, что отражает ее инженерную и конструкторскую философию».

IDEA/Brasil является этапом, который предшествует американской версии премии IDEA, одного из самых важных и известных конкурсов дизайна в мире.

Legacy 450 и Legacy 500 создали новый ориентир в своих сегментах бизнес джетов. Их интерьеры были разработаны в сотрудничестве с BMW Group Design-worksUSA, и предлагают непревзойденный комфорт и стиль. Эти самолеты будут иметь самые большие салоны и лучшую звукоизоляцию в своих классах.



## Гранитный пол в бизнес джете

Специалисты компании Flying Colours Corp завершили работы по монтажу в Bombardier Global 5000 каменного пола.

Новый самолет сам перелетел в технический центр Flying Colours из сборочного цеха Bombardier Global в Монреале. Сейчас самолет готовится для передачи конечному клиенту, который находится за границей. Каменный пол производства компании LIST components & furniture GmbH был установлен по желанию клиента в районе входа, на кухне, и в уборных в передней и задней части салона. Пол изготовлен по новой технологии, при которой пластины гранита толщиной 2,5 мм прикреплены к легкой основе. Это дает высокую эластичность покрытию, не теряя при этом необходимой несущей прочности. Также пол был специально разработан для применения в специфических помещениях, таких как кухня и туалет, и на стыках не пропускает воду.

Еще одним преимуществом такого покрытия является возможность легко поддеживать такой пол в чистоте.

Flying Colours наблюдает интерес среди владельцев бизнес джетов семейства Global на реконструкцию такого рода и прогнозирует большой потенциал на подобные услуги.



## Полностью электрифицированный самолет Cri-Cri совершил первый полет



Париж, Ле Бурже, 2 сентября 2010 г. – Полностью электрифицированный самолет Cri-Cri, разработанный подразделением EADS Innovation Works совместно с Aero Composites Saintonge и Green Cri-Cri Association, совершил свой первый полет в аэропорту Ле Бурже в пригороде Парижа. Cri-Cri – это первый в мире четырехдвигательный пилотажный самолет, который впервые был представлен на авиашоу Green Aviation Show в Ле Бурже в июне этого года.

Самолет поднялся в воздух в 11:12 по средневропейскому времени. Взлет самолета и набор высоты были плавными, вибраций не наблюдалось, маневренность машины была на высоком уровне. Все системы работали в штатном режиме, и самолет совершил посадку после семиминутного полета.

“Самолет летит очень гладко, гораздо тише, чем самолеты с обычными двигателями”, сказал Дидье Эстейн (Didier Esteyne), пилот самолета Cri-Cri. “Но мы еще в начале пути и нам еще много надо изучить. Нам разрешено будет выполнять маневры только после пяти часов налета и 15 посадок”.

“Самолет Cri-Cri – это малозатратная площадка для испытаний электрических технологий в поддержку

новых проектов, таких, как, например, концепт гибридного двигателя для вертолетов,” заявил Жан Ботти, технический директор EADS. “Мы надеемся получить много полезной информации по результатам этого проекта”. В ближайшем будущем еще невозможно будет оснащать более крупные самолеты батареями.

При создании самолета было применено множество инновационных технологий, таких как легкие композитные материалы, которые снижают вес планера и компенсируют дополнительный вес батарей, четыре бесколлекторных электродвигателя со встречными вращающимися винтами, которые не оставляют выбросов CO<sub>2</sub> и значительно снижают уровень шума по сравнению с обычными двигателями, а также литиевые аккумуляторы высокой плотности.

Благодаря сочетанию этих экологичных нововведений самолет обладает уникальными характеристиками: 30 минут автономного полета на скорости 110 км / час, 15 минут пилотажа на скорости до 250 км / ч, скорость подъема около 5,3 м / сек.

Напомним, что над самолетом на полностью электрической тяге работает также компания Cessna. В качестве основы американская компания выбрала самолет Cessna 172.



## Frost & Sullivan прогнозируют рост на Ближнем Востоке

Более 200 бизнес джетов должны быть поставлены на Ближний Восток в течение ближайших 5 лет, подсчитала консалтинговая компания Frost & Sullivan. Это прогноз сделан на основе данных об устойчивом экономическом росте региона на фоне глобального замедления мировой экономики.

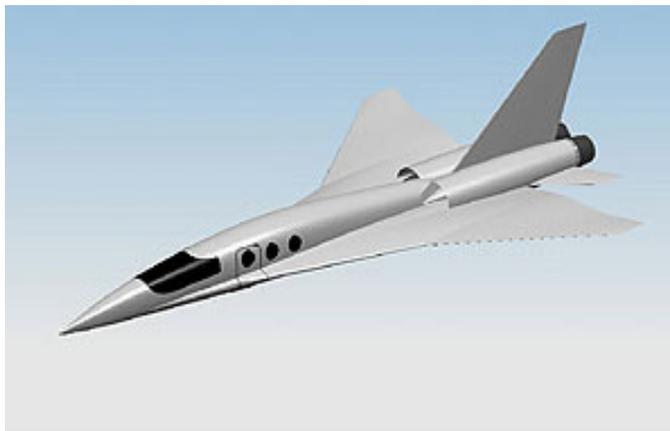
В настоящее время на Ближнем Востоке эксплуатируется около 6% мирового парка бизнес-джетов. А в следующие восемь лет ожидаются заказы еще 400 деловых самолетов.

Рост деловой авиации будет способствовать привлечению клиентов верхнего сегмента на предстоящую выставку развлекательных технологий «Big Boys' Toys» в Абу-Даби, которая пройдет со 2 по 5 февраля 2011.

Организаторы мероприятия полагают, что время проведения выставки выбрано очень удачно. На Ближнем Востоке продолжается уверенный рост как рынка частных полетов, так и авиационного парка бизнес джетов. А состоятельные люди, они же владельцы собственных самолетов, сосредоточены на окружении себя максимальным комфортом и роскошью. На четырехдневном мероприятии такого рода предложений будет предостаточно.



## В ЦАГИ разработана концепция сверхзвукового аэротакси



Ученые ЦАГИ разработали концепцию перспективного легкого сверхзвукового административного самолета (АС) — аэротакси. Освоение сверхзвуковых скоростей — одно из основных направлений развития пассажирской авиации. Во всем мире в исследования по разработке сверхзвуковых пассажирских и АС за последние десятилетия вложены миллиарды долларов. Однако, экологические проблемы (обеспечение приемлемого уровня звукового удара и выполнение норм по шуму в районе аэропорта) в сочетании с требованиями транспортной эффективности до настоящего времени не позволяют реализовать подобные проекты. Очевидно, что обеспечить приемлемый уровень звукового удара и удовлетворить нормы по шуму для «маленького» самолета значительно легче.

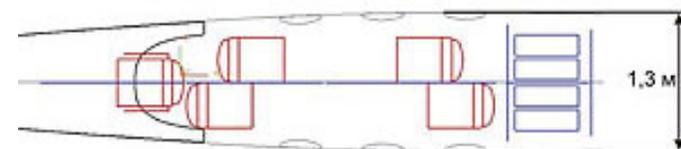
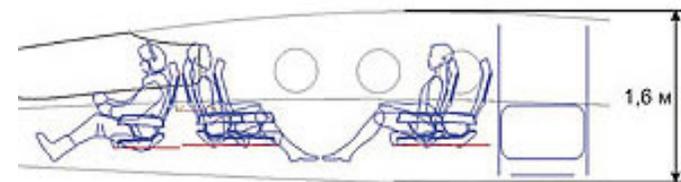
Для оценки возможности реализации концепции аэротакси инженеры ЦАГИ рассмотрели различные технические решения и проработали возможные варианты облика самолета.

Анализ эксплуатации деловых самолетов показал, что в основном они используются в режиме однодневной деловой поездки (утром — из дома, днем — деловая встреча, вечером — домой). При этом

93% маршрутов не превышают дальности 4000 км. Важнейшим параметром АС является время полета. Учитывая непродолжительное время полета для сверхзвукового самолета на дальность до 4000 км (менее 3 часов) диаметр салона может составить 1,3-1,4 м.

Воздухозаборники расположены над крылом и примыкают к фюзеляжу слева и справа относительно плоскости симметрии самолета, обеспечивая достаточное расстояние до передней кромки наплыва для исключения попадания на вход двигателей кромочных вихрей и исключая попадание посторонних предметов при движении по Земле. Аэротакси смогут базироваться на аэродромах класса Г с длиной взлетно-посадочной полосой в 1200 м. Такие аэродромы есть практически во всех областных центрах и крупных городах РФ.

С целью максимального удешевления конструкции и возможности использования традиционных материалов и технологий специалисты ЦАГИ предлагают ограничить скорость полета аэротакси числом М 1,6-1,8. Такая крейсерская скорость в два раза больше скорости полета существующих аналогов сверхзвуковых АС.



## Хотите быть невидимыми в небе?

В настоящее время практически каждый может отследить местоположение вашего самолета, особенно если вы передвигаетесь в публичном воздушном пространстве. Так, например, компания FlightAware.com предоставляет пользователям доступ к информации о широком спектре полетов и маршрутов. Так как воздушное судно эксплуатируется в контролируемом воздушном пространстве, его идентификационный номер должен быть четко виден на фюзеляже. Это касается и частных самолетов тоже! Во время полета пилоты передают диспетчерам свое местонахождение и намерения на открытых радиочастотах, что значительно облегчает прослушивание радиообмена.

Но в США владельцы самолетов имеют возможность скрывать местоположение своих самолетов от обнаружения (за исключением радиообмена пилотов). Можно заблокировать доступ к информации о передвижении самолета с определенным номером с помощью NBAA, которая управляет совместно с FAA системой BARR (Blocked Aircraft Registration request). Компаниям и владельцам самолетов этот сервис удобен, когда они регулярно перевозят знаменитых пассажиров или летают по маршрутам (иногда опасным), которые не стоит афишировать. Кроме того, операторы бизнес авиации часто получают указание от клиентов, чтобы номер борта был в каждом полете разным. В этом случае услуга блокировки бортового номера очень кстати.

Но иногда, даже заблокировав номер своего самолета, скрыть свое передвижение проблематично. Так, например, недавно основатель Apple Стив Джобс на портале Egictric.com, сообщил, что номер его самолета будет заблокирован. Джобс в настоящее время владеет Gulfstream GV с номером N2N. И хотя его самолет уже не может быть отслежен традиционными средствами в онлайн, блоггеры, репортеры и просто фанаты все равно могут сфотографировать его самолет в каком-либо аэропорте и быстро разместить в интернете информацию о его нынешнем местоположении.

## Экономический рост и бизнес-авиация Индии



К предстоящему проведению второй индийской выставки бизнес авиации IVAE, которая пройдет с 21 по 23 февраля 2011 в Нью-Дели, организатор мероприятия MIU Events подготовил обзор нынешнего состояния рынка деловой авиации Индии.

Индия рассчитывает стать третьей по величине мировой экономикой к концу этого десятилетия, и, возможно, в ближайшие несколько лет покажет самый значительный рост рынка бизнес джетов. Промышленность и экономика Индии выходят за пределы страны, и многие индийские компании приобретают зарубежные активы в автомобильной, аэрокосмической, авиационной и других отраслях.

На IVAE 2010 было объявлено, что гражданские аэропорты Индии к 2027 году будут обрабатывать ежегодно свыше 600 миллионов пассажиров, а нынешняя инфраструктура уже находится на пределе пропускной способности. И пока со стороны исполнительной власти мало уделяется внимания бизнес авиации и авиации общего назначения, мотивируя тем, что частная авиация имеет мало отношения к нынешним потребностям Индии. Но это мнение, однако, постепенно меняется, и государственные чиновники начинают признавать, что частная авиация может сыграть значительную роль в развитии промышленности Индии, информационного и IT сектора, в туристической отрасли и в других сферах деятельности. Развитие этого понимания займет некоторое время, а корпоративная Индия и предприниматели, которые приезжают сюда, говорят, что ждать больше нельзя и надо спешить, так как загрузка узловых аэропортов Индии уже чрезмерна. И полеты на частных самолетах по направлениям, которые не обслуживают регулярные перевозчики, скоро станут распространенным явлением.

В течение следующих 12 месяцев индийские миллиардеры, операторы деловой авиации и корпоративный сектор получит 157 новых самолетов, стоимость которых по данным Министерства гражданской авиации Индии оценивается в \$ 1 млрд.

После ввода этих самолетов в эксплуатацию Индия займет 4-е место на мировом рынке деловой авиации, опережая Китай, хотя в Китае количество миллиардеров больше. Большинство самолетов продающихся в Индии - это новые самолеты, которые в перспективе сделают Индию регионом с одним из самых молодых парков воздушных судов деловой авиации в мире.

## 0,995 Мах на Gulfstream G650

Корпорация Gulfstream Aerospace 26 августа 2010 объявила о новом достижении в испытательной программе нового сверхдальнего большого делового самолета Gulfstream G650. Недавно во время испытаний на флаттер самолет достиг скорости 0,995 Маха.

Испытательные полеты на флаттер являются частью 1800-часовой летно-испытательной программы G650. Во время этих испытаний оцениваются затухания колебаний самолета после воздействия внешнего устройства возбуждения колебаний. Испытания на флаттер осуществляется на различных частотах, скоростях, высотах, а также при различном весе и центровке самолета.

В первой серии испытаний на флаттер самолет прошел тесты как на расчетной скорости пикирования ( $V_a$ ), так и на расчетной скорости пикирования Маха ( $M_a$ ) на высоте от 10 000 футов до максимальной заявленной для этого самолета крейсерской высоты в 51 000 футов.

Чтобы достичь максимальной скорости 0,995 Маха, летчики-испытатели компании Gulfstream Том Хорн (Tom Horne) и Гэри Фримен (Gary Freeman) вместе с борт-инженером по летным испытаниям Биллом Осборном (Bill Osborne) на самолете с серийным номером S/N 6001 провели полеты с пикированием под углом от 16 до 18 градусов. Во время пикирования генераторы вибраций задавали режим частот вибрации крыла, хвостового оперения и управляющих поверхностей самолета, чтобы убедиться, что самолет самостоятельно гасит колебания без дополнительных действий со стороны пилотов. Даже в таких экстремальных условиях системы G650 работали безотказно.



Экипаж самолета G650, слева направо: старшие летчики-испытатели Гэри Фримэн и Том Хорн с бортинженером-испытателем Биллом Осборном.

«Самолет очень предсказуемый», говорит старший летчик-испытатель Gulfstream Том Хорн. «Он очень легко управляем в полете и позволяет пилотирование с высокой точностью на таких скоростях. Реакция самолета соответствует расчетным характеристикам наших инженеров, и мы с легкостью отлетали в заданных условиях испытаний и все поставленные на сегодняшний день задачи полностью выполнили.»

Во время тестов на флаттер команда инженеров в наземном телеметрическом центре Gulf-

stream в Саванне проводила мониторинг поведения самолета, во время которого в режиме реального времени определялись характеристики затухания колебаний самолета. Частоты колебаний, на которых проводилось испытание, составляли от 2 до 58 герц.

«Мы очень довольны таким поведением», сказал старший вице-президент по программам, разработке и тестированию Gulfstream Прес Хенне. «Показатели запаса по уровню вибраций соответствуют или даже превышают наши ожидания для максимальных скоростей. Это хороший результат».

В то время как S/N 6001 продолжал программу испытаний, на S/N 6005 завершен начальный этап изготовления и начались испытания двигателей. S/N 6005 это пятый и последний самолет

в программе летных испытаний G650. Самолет с серийным номером 6005 будет использоваться в испытаниях системы сниженного минимума вертикального эшелонирования.

Программа летных испытаний G650 официально началась 25 ноября 2009 года. На 25 августа 2010 г. четыре самолета, летающие по программе испытаний, совершили более 170 полетов, налетав 575 часов.



## Jeppesen получает полный доступ

Компания Jeppesen и министерство транспорта России достигли договоренности на заключение нового контракта, который позволяет компании Jeppesen получить доступ к аэронавигационной информации российских внутренних аэродромов. Поскольку ранее компании Jeppesen был предоставлен доступ к информации о сети российских внутренних воздушных трасс, новый контракт существенно расширяет возможности воздушной навигации, аэронавигационного обеспечения и повышения экономической эффективности полетов для российских пользователей воздушного пространства.

С получением полного доступа к аэронавигационной информации сети внутренних воздушных трасс и внутренних аэродромов Jeppesen получает возможность обеспечивать своих российских пользователей полным набором продуктов и сервисов, который включает навигационные базы данных, систему планирования полетов JetPlan, базы данных рельефа местности и препятствий для расчета взлетно-посадочных характеристик, терминальные и маршрутные карты в бумажном и электронном видах. Дополнение продуктов и сервисов Jeppesen данными о внутренних воздушных трассах и аэродромах поможет также российским пользователям ускорить переход от бумажного к электронному способу предоставления информации в кабине воздушного судна.

“Включение ранее недоступной российской аэронавигационной информации в бортовые базы данных навигационных комплексов современных самолетов, в систему планирования полетов, в бортовые сборники аэронавигационной информации и маршрутные карты, поставляемые компанией Jeppesen, позволят нам и другим российским



авиакомпаниям существенно повысить безопасность и экономическую эффективность полетов по внутренним воздушным трассам и на внутренние российские аэродромы, - говорит Александр Шарун, главный штурман - начальник отдела аэронавигации авиакомпании “ЮТэйр”. - В маршрутной сети авиакомпании “ЮТэйр” полеты по России составляют большую часть и вопросы полноты и достоверности аэронавигационной информации по внутренним аэродромам и воздушным трассам имеют для нас особую важность”.

Благодаря новому контракту электронные навигационные базы данных Jeppesen будут содержать информацию обо всех российских воздушных трассах, международных и внутренних российских

аэродромах и полные данные об их взлетно-посадочных полосах. Бортовые навигационные комплексы современных воздушных судов получат возможность обрабатывать всю необходимую для полета информацию, так как процедуры прибытия и отправления, взлета и захода на посадку всех российских аэродромов будут постепенно внесены в бортовые электронные навигационные базы данных.

“Дополнение навигационной базы данных Jeppesen российскими критичными для полета внутренними данными открывает для наших российских пользователей целый спектр новых возможностей, - сказал Грегор Шнейдер (Gregor Schneider), менеджер по электронным навигационным базам данных Jeppesen. - Новые данные о внутренних аэродромах представляют особую ценность для наших российских клиентов, так же как обеспечивают полноту информационных решений по увеличению эффективности и оптимизации операций на земле и в воздухе”.

Публикация терминальных процедур российских внутренних аэродромов в продуктах Jeppesen начата летом текущего года, а маршрутные карты будут содержать информацию о сети внутренних воздушных трасс России к концу года.

Информация о российских внутренних аэродромах и воздушных трассах может быть использована только эксплуатантами, зарегистрированными в Российской Федерации. Если требуется, существует процедура получения разрешения на использование российских внутренних аэродромов и воздушных трасс зарубежными эксплуатантами.

## Мировой вертолетный рынок постепенно набирает ход

Эксперты Frost & Sullivan провели анализ рынка гражданских вертолетов. По их мнению, будущий рост новых поставок в вертолетной отрасли будет основан на тщательно продуманных продуктовых линейках каждого производителя.

Вертолетная отрасль стала свидетелем беспрецедентного роста мировых продаж гражданских вертолетов с 2004 по 2008 годы. Тем не менее, в 2008 году эйфория закончилось. Стало наблюдаться замедление темпов мирового экономического роста, и соответственно уменьшилось использование вертолетов, что отразилось в значительном снижении количества новых заказов, а также в возможности найти доступное финансирование.

Рост мирового парка вертолетов упал с двузначных цифр в 2007 году до 7% в 2008 году и 5,7% в 2009 году. Низкий спрос на новую технику и соответственно невысокий уровень производства также ожидается и в 2011 и 2012 годах.

Но финансовый кризис оказал неравномерное воздействие на различные региона мира. Операторы вертолетов в регионах с высоким ВВП были меньше подвержены волнениям финансового кризиса, чем компании в странах с более низким уровнем ВВП. Но тяжелые последствия глобального экономического кризиса подходят к концу, уступив место свежей волне оптимизма.

Аналитики Frost & Sullivan считают, что вертолетный парк вырастет с 24 625 вертолетов в 2009 году до 36 946 вертолетов в 2015 году.

«Вертолетный рынок в Соединенных Штатах

почувствовал перегрев больше, чем в Западной Европе и Азии, рынки которых оставались относительно стабильными», говорит аналитик Frost & Sullivan Натан К. Смит. «По нашим оценкам в течение ближайших 5 лет до 22% от общего объема мировых продаж новых вертолетов будет сосредоточено в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в Африке и на Ближнем Востоке».

Финансирование пока остается фактором, сдерживающим покупки новых вертолетов. Но эта ситуация выправляется, так как мировая экономика движется в положительном направлении. К сожалению, такие факторы, как государственное регулирование, жесткие стандарты кредитования, более строгие оценки потенциальных покупателей, а также рост процентных ставок, затрудняют потенциальным покупателям получить кредиты.

Также в настоящее время существует большой дефицит квалифицированных пилотов. Чтобы отрасль продолжала развиваться, количество летного персонала должно вырасти в течение ближайших 10 лет на 60%. Большинство из нынешних специалистов уходят на пенсию, и также не хватает миграции пилотов из армии. В связи с бумом нефтяной промышленности оффшорные компании столкнулись с критической нехваткой пилотов вертолетов, что привело к увеличению спроса на них. Также наблюдается отсутствие квалифицированных техников по обслуживанию вертолетов, что еще более осложняет ситуацию с кадрами в вертолетной авиации.

Помимо этого, существуют трудности в обеспечении запчастями, которые иногда превращаются для сервисных центров в довольно трудоемкий

процесс. Неспособность удовлетворить спрос на некоторые запасные части препятствует проведению технического обслуживания вертолетов.

При дальнейшем увеличении конкуренции на вертолетном рынке производители будут усиливать акцент на инновациях и передовых технологиях, что бы оставаться на переднем крае. Компании стараются расширить свои производственные линейки для удовлетворения разнообразных потребностей клиентов.

«Безопасность, эффективность и охрана окружающей среды продолжают оставаться главными приоритетами в вертолетостроении», говорит Смит. «Увеличение скорости и снижение уровня шума также являются важными аспектами, которые необходимо рассматривать в будущем развитии вертолетов».

В новых линейках продуктов производители внедряют технологии увеличения безопасности, включая новые методики контроля эксплуатации и состояния вертолета, инструменты для повышения ситуационной осведомленности, системы автоматического управления полетом для снижения нагрузки на пилотов и простые в обслуживании системы подавления вибраций.

Многие производители, такие как AgustaWestland, инвестируют в передовые технологии, которые становятся отличительной особенностью продуктов компании. Главной целью например AgustaWestland, стала разработка технологии, которая позволит вертолетам сравниться по плавности полета с бизнес джетами. Она основана на активном контроле вибраций частей вертолета.



## Bombardier Inc. объявила результаты второго квартала 2010 г.

1 сентября 2010 г. Bombardier Inc. объявила о финансовых результатах второго квартала 2010 финансового года.

- **Консолидированная выручка составила \$ 4,1 млрд., по сравнению с \$ 4,9 млрд. в прошлом финансовом году**
- **ЕБИТДА - \$ 331 млн., по сравнению с \$ 436 млн. в прошлом финансовом году**
- **ЕБИТ - \$ 231 млн. или 5,7 % от выручки, по сравнению с \$ 313 млн. или 6,3 % от выручки в прошлый финансовый год**
- **Чистая прибыль составила \$ 148 млн., по сравнению с \$ 202 млн. в прошлом финансовом году**
- **Прибыль на одну акцию составила \$ 0,08 по сравнению с \$ 0,11 в прошлом финансовом году**
- **Свободный денежный поток \$ 508 млн., по сравнению с свободных денежных средств в размере \$ 18 млн. за последний финансовый год**
- **Денежная наличность в размере \$ 2,8 млрд.**
- **Портфель заказов - \$ 47,4 млрд.**

За полугодие, закончившееся 31 июля 2010 г., консолидированная выручка компании составила \$ 8,3 млрд., по сравнению с \$ 9,4 млрд. за тот же период прошлого года. ЕБИТ за этот период составил \$ 455 млн. или 5,5 % от выручки, по сравнению с ЕБИТ в первом полугодии прошлого финансового года в размере \$ 548 млн. или 5,8% от выручки.

По состоянию на 31 июля 2010 года портфель заказов Bombardier Inc. составлял \$ 47,4 млрд., по сравнению с \$ 43,8 млрд. по состоянию на 31 января 2010 года.

“В этом квартале транспортное подразделение показало сильный результат от своей деятельности,

используя преимущества широкого ассортимента продуктов и хорошее положение на мировом рынке. Группа улучшила свои показатели прибыльности при подписании новых контрактов на \$ 4,3 млрд., в результате чего портфель заказов достиг \$ 30,3 млрд.», сказал президент и генеральный директор Bombardier Inc. Пьер Бодуан.

«В тоже время, неопределенные экономические условия по-прежнему отражаются в финансовых результатах авиационной группы. Тем не менее, это подразделение начинает наблюдать признаки восстановления, что выражено в значительном сокращении аннулирования заказов на деловые самолеты».

«В целом, наши долгосрочные перспективы сильны, разработки наших новых продуктов идут согласно графиков, и мы по-прежнему сосредоточены на управлении структуры себестоимости и улучшения показателей денежного потока», заключил г-н Бодуан.

### Bombardier Aerospace

Доходы Bombardier Aerospace во втором квартале составили \$ 2 млрд., по сравнению с \$ 2,4 млрд. в прошлом финансовом году. ЕБИТ составил \$ 91 млн. или 4,6 % от выручки во втором квартале, закончившемся 31 июля 2010 г., по сравнению с \$ 154 млн. и 6,4 % от выручки за тот же период в прошлом финансовом году. Свободный денежный поток составил \$ 287 млн. по сравнению с \$ 10 млн. за тот же период прошлого финансового года. Портфель заказов Bombardier Aerospace по состоянию на 31 июля 2010 г. составил \$ 17,1 млрд., увеличившись по сравнению с этим показателем на 31 января 2010 года, когда он равнялся \$ 16,7 млрд.

Снижение выручки в основном связано с уменьшением доходов от производственной деятельности в

связи с уменьшением поставок воздушных судов деловой авиации, что частично компенсируется благоприятной ситуацией и увеличением цены в сегменте средних и крупных деловых самолетов, а также снижением поставок коммерческих самолетов, которое частично компенсируется увеличением продажной цены.

Согласно последним данным ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), Bombardier Aerospace снова стал лидером в производстве воздушных судов деловой авиации как с точки зрения доходов, так и по поставкам. А отделение коммерческих самолетов Bombardier получило в течение второго квартала 2010 финансового года заказы на 8 CRJ900 NextGen от Deutsche Lufthansa AG на сумму \$ 317 млн. и на семь турбовинтовых Q400 NextGen от Qantas Airlines на сумму \$ 218 млн.

За квартал, закончившийся 31 июля 2010 года, компания поставила 46 самолетов, что значительно меньше результата за тот же период прошлого года, когда было поставлено 80 самолетов. Из поставленных 46 самолетов 27 пришлось на бизнес джеты, 18 на коммерческие самолеты, и был поставлен один самолет-амфибия. В прошлом финансовом году за тот же период был поставлен 51 деловой самолет, 28 коммерческих и один самолет-амфибия.

Во втором квартале Bombardier Aerospace получала 29 чистых заказов, по сравнению с отрицательным значением в 38 заказов за соответствующий период предыдущего года. По категориям заказы делятся следующим образом: заказано 14 бизнес джетов (26 новых заказов и 12 заказов аннулировано) и сделано 15 новых заказов на коммерческие самолеты. В прошлом году за соответствующий период: 27 новых заказов и 80 отказов было в сегменте воздушных судов деловой авиации и 30 новых заказов и 15 отмен коммерческих самолетов.

## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 30 августа по 5 сентября 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 30 августа по 5 сентября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	34	24	26	22	0	24	14	120
Германия	7	76	91	58	6	39	9	216
Франция	16	179	128	46	13	73	303	219
Швейцария	41	198	56	52	7	26	241	153
Италия	4	3	13	5	6	1	27	34
Австрия	36	22	48	21	1	2	49	74
Россия	2	37	40	33	0	34	2	227

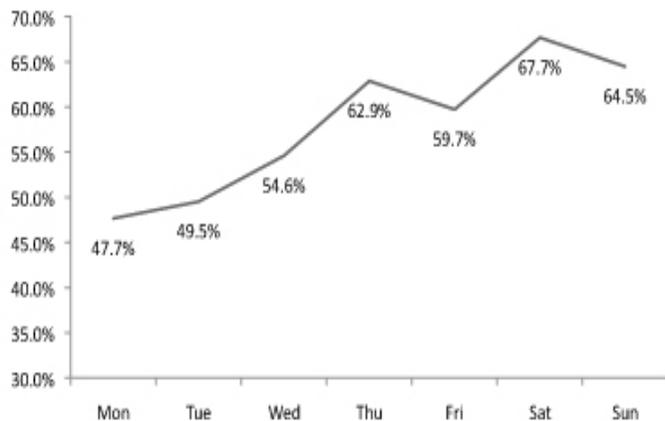
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 30 августа по 5 сентября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	21	5	3	7	0	4	1	17
Германия	13	34	27	15	2	7	1	43
Франция	3	15	18	8	1	6	2	19
Швейцария	3	5	15	9	3	2	1	19
Италия	2	0	6	3	4	2	0	17
Австрия	3	4	15	2	1	5	1	7
Россия	8	3	14	13	6	2	1	26

**Индекс наличия свободных самолетов**

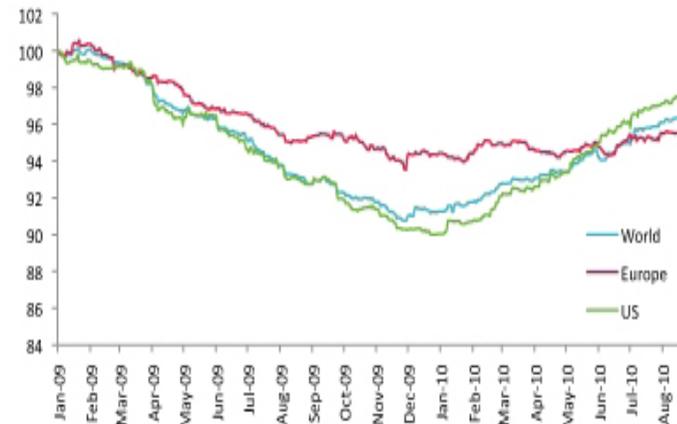
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

**Индекс стоимости летного часа.**

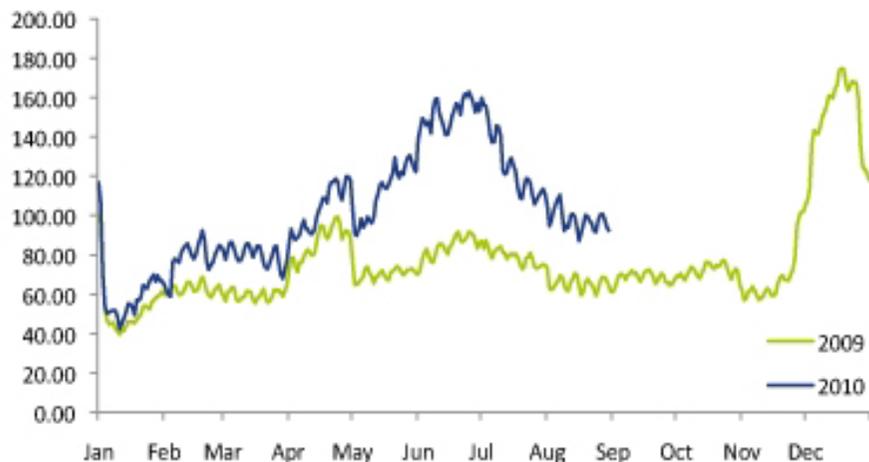
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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

**Индекс спроса**

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



**Стоимость летного часа популярных самолетов**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1626	€ 1608	€ 1594
Cessna Citation Excel	€ 2749	€ 2591	€ 2600
Bombardier Challenger 604	€ 4807	€ 4491	€ 4408

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 29 Cessna Citation Jet, 26 Cessna Citation Excel и 34 Bombardier Challenger 604.

**Самые популярные европейские маршруты.**

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ницца - Коста Смеральда	199
2	Рига - Ницца	135
3	Ницца - Лутон	123
4	Ле Бурже - Ницца	82
5	Коста Смеральда - Ницца	80
6	Лутон - Ницца	76
7	Лутон - Пальма-де-Майорка	61
8	Ницца - Биггин Хилл	60
9	Ницца - Ларнака (Кипр)	60
10	Рига - Ибица	59

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.