



В настоящее время мы становимся свидетелями развития новой фобии в современном обществе. Имя ей - исландский вулкан. Собственно название самого вулкана перестает быть важным, особенно с учетом трудностей в произношении исландских наименований. Судя по прогнозам ученых, геологическая активность Исландии вошла в активную фазу, и в дальнейшем не стоит удивляться периодическим извержениям то одного, то другого вулкана на этом острове. А с учетом его географического положения такие прогнозы ставят под угрозу трансатлантические авиамаршруты. Исходя из этого можно предположить, что авиационные власти потребуют в будущем при сертификационных испытаниях двигателей проверять их способность работать при определенной концентрации вулканического пепла в воздухе.

На этой неделе продолжают звучать отголоски новостей с EBACE 2011 и HeliRussia 2011. Обе выставки продемонстрировали хороший потенциал посткризисного развития представленных отраслей. Осталось только надеяться на превращение этого потенциала в реальное развитие.

Главным негативом этой недели стала приостановка полетов всех флагманских бизнес-джетов французского производителя Dassault Aviation. Сбой в системе управления, случившийся с одним из Falcon 7X, вынудил EASA выпустить Директиву о временной приостановке эксплуатации этих самолетов. Пока причины сбоя неизвестны, но в уведомлении европейских авиационных властей говорится, что в случае повторения возможна потеря управления самолетом. Falcon 7X довольно популярен среди государственных авиаотрядов. Два таких самолета есть в СЛО "Россия", причем Дмитрий Медведев уже летал на нем по России.



Grand Caravan осваивает Россию

В четверг 26 мая 2011 г. состоялась презентация Cessna Grand Caravan. Эту встречу можно считать уже традиционной - в мае 2010 г. прошло первое представление этого самолета в России в новом ангаре Центра Деловой Авиации «Авком-Д».

стр. 8



Hawker Beechcraft ведет переговоры с Китаем

«С начала года я был здесь три раза, и сейчас ведутся серьезные обсуждения потенциала совместного предприятия», говорит Генеральный директор американской компании Билл Бойсчер.

стр. 10



Falcon 7X приземлили

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) в четверг 26 мая 2011 г. выпустило Директиву о приостановке с 27 мая 2011 г. полетов всех самолетов Falcon 7X.

стр. 12



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: +5,32%; индекс стоимости: -0,15%

В выпуске информация с 23 по 29 мая 2011 г.

стр. 13

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Сертифицирован двигатель самолета G250

Новый высокоэффективный экологичный двигатель HTF7250G компании Honeywell прошел сертификацию Федерального управления гражданской авиации США и был выбран компанией Gulfstream для установки на супер бизнес джете среднего размера G250. В преддверии сертификации наиболее надежные в своем классе турбореактивные двигатели HTF7250G уже прошли более 350 тестовых полетов, что составило более 1300 испытательных часов на самолетах Honeywell и Gulfstream, показав 99,96 процентов надежности.

“HTF7250G является продолжением нашего успешного двигателя HTF7000” - заявил Роб Уилсон, президент подразделения бизнес и гражданской авиации компании Honeywell Aerospace. “Двигатель HTF7000 вышел на показатель надежности 99,96% по продолжительности работы, что превышает результаты любого другого двигателя в этом классе. Операторы по всему миру ценят долговечность и топливную эффективность этой силовой установки, будь то прямой рейс из Нью-Йорка в Лондон или из Сан-Франциско в Вашингтон. В скором времени теми же преимуществами смогут воспользоваться пассажиры самолетов Gulfstream G250”.

Двигатели HTF7250G с тягой в 7445 фунтов (3377 кг) позволят самолетам Gulfstream G250 преодолевать расстояния в 3400 морских миль при числе М равном 0,80 с максимальной скоростью - М равном 0,85. С двигателем HTF7250G самолет сможет достигнуть эшелона 410 - FL410 менее чем за двадцать минут.

Новая разработка компании Honeywell также включает в себя “зеленые” технологии, такие как технология SABER (Single Annular com Bustor for Emissions Reduction - одиночная кольцевая камера сгорания для сокращения выбросов).



“HTF7250G компании Honeywell был разработан, чтобы значительно сократить выбросы вредных веществ в атмосферу и снизить уровень шумового загрязнения. В то же время установка рассчитана на продолжительное время эксплуатации” - заявил Рон Джей Рич, вице-президент подразделения силовых установок Honeywell Aerospace. “Эти улучшения будут доступны в ближайшем будущем как для новых продуктов, так и для модернизации уже используемых двигателей”.

Более 620 двигателей HTF7000, продажи которых начались в 2003 году, уже налетали 1 миллион часов. Производство двигателей HTF7250G продолжается на производственном объекте Honeywell вблизи Аэропорта Скай Харбор Финикс, штат Аризона. Модификации этого двигателя используются на бизнес-джетах Challenger 300 и планируются к установке на Legacy 450/500.

JETEXPO
MOSCOW 2011
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

ВПЕРВЫЕ! Выставка Jet Expo 2011 пройдет на единой площадке – аэропорт Внуково-3

МЫ РАЗВИВАЕМСЯ.
МЫ ДУМАЕМ О НАШИХ КЛИЕНТАХ.
МЫ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕМСЯ НА ДОСТИГНУТОМ.

14 – 16 сентября
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ
Vnukovo-3
MOSCOW
2011
www.jetexpo.ru

ЕВАСЕ 2011 показывает разворот

После нескольких лет, в течение которых преобладающим настроением на ежегодных выставках по деловой авиации было взаимное сочувствие участников, ЕВАСЕ 2011 показал реальные доказательства восстановления в отрасли. Девятизначные суммы заказов снова в моде, благодаря активности VistaJet и Comlux, которые купили новых самолетов на ЕВАСЕ на сотни миллионов долларов.

Контракты, которые были подписаны на прошлой неделе в Женеве, в значительной степени подтвердили распространенное мнение, что спрос на более крупные модели тверже, чем на более легкие самолеты. Конечно, было также небольшое количество сделок на поставку небольших самолетов, что предполагает восстановление также прихода новых заказов в этот сегмент рынка.

Организаторы мероприятия указали на позитивные сдвиги в этом году. По сравнению с прошлым годом увеличилось количество посетителей – на ЕВАСЕ 2011 зарегистрировались 12751 посетитель из 108 стран, в то же время в 2010 году было 11186 посетителей. В этом году также было рекордное количество экспонентов – 511, которое легко превысило предыдущий максимум в 445 участников, установленный в 2008 году. На статической стоянке было выставлено 62 воздушных судна деловой авиации, что немного меньше, чем стояло в 2009 и 2010 – 65 воздушных судов.

“За прошедший год европейская бизнес-авиация выросла на 5,5% и снова составляет 7,3% европейского IFR-трафика, — отмечает президент Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА) Брайан Хамфриз. — Корпоративная прибыльность по-прежнему оставляет желать лучшего, но несмотря на это люди начинают испытывать оптимизм, хотя чудес никто не ждет”.



Comlux покупает три бизнес-джета для Казахстана



Embraer и Comlux Aviation Group объявили на выставке ЕВАСЕ 2011 о контракте на приобретение трех Legacy 650 для отделения Fly Comlux в Казахстане.

Эта сделка стала одним из по-настоящему реальных событий женеvского шоу. В соглашение также вошло размещение опциона еще на четыре таких самолета. В итоге Comlux Aviation заплатит за три самолета 90,7 млн. долларов США, а общая стоимость контракта, включая четыре опциональных самолета, составит 211,7 млн. долларов США, если считать по стандартному прайс-листу. Первая поставка намечена на четвертый квартал 2011 года.

Эти самолеты будут доступны для заказа. Legacy 650 позволит Comlux предложить 13 пассажирам удобный, функциональный и элегантный интерьер с тремя различными зонами в пассажирском салоне и

просторный камбуз. Также в плюсах этого самолета самый большой в своем классе багажный отсек.

Компании также договорились о сотрудничестве в открытии сервисного центра по обслуживанию самолетов Legacy 650 в Алматы, Казахстан.

“Развитие нашего флота является всегда результатом стратегических решений. Для каждого нового самолета, который присоединяется к флоту, главной целью является рыночный спрос и качество обслуживания наших клиентов”, сказал Президент Comlux Aviation Group Ричард Гаона. “С поставкой Legacy 650, который сочетает в себе роскошь, комфорт, инновации и эксплуатационную эффективность, мы сможем лучше обслуживать наших клиентов в сегменте крупных бизнес-джетов”.



Третья полоса в Домодедово будет

Признано необходимым строительство новой взлетно-посадочной полосы взамен ВПП-2, подлежащей выводу из эксплуатации в 2015 г. С вводом новой ВПП-2 будет обеспечена планируемая пропускная способность аэропорта «Домодедово» (45-50 млн. пасс. в год), и Московского авиационного узла в целом (110 млн. пасс. в год).

Во исполнение поручения Председателя Правительства Российской Федерации от 28.03.2011 по итогам совещания «О развитии Московского транспортного узла», Минтранс России с участием Росавиации, ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» проработан вопрос о реконструкции аэропорта «Домодедово»

Новая ВПП будет размещена на удалении около 1800 м от существующей ВПП-2. Срок строительства – 43 месяца. Проектно-сметная документация будет представлена заказчику в августе текущего года.

При этом сохраняется возможность в будущем строительства третьей ВПП. С учетом прогнозируемых объемов перевозок пассажиров ожидается, что данный вопрос станет актуальным после 2020 г.

Оператор аэропорта – ЗАО «Московский аэропорт «Домодедово» в рамках государственно-частного партнерства согласен взять на себя обязательства по финансированию работ, связанных с подготовкой территории к строительству федерального объекта.

Соответствующие предложения внесены Минтранс России в Правительство Российской Федерации.

Шереметьево вводит ограничения



Аэропорт «Шереметьево» с 1 июня 2011 г вводит ограничения на взлет и посадку воздушных судов, уровень шума которых превышает допустимые значения для ночного времени /с 23.00 до 06.00 мск/. Об этом говорится в сообщении компании.

Под ограничения подпадают следующие типы ВС: Ту-134, Ту-154, Ил-76, АН-12, АН-26.

Исключение для таких типов ВС делается только для выполнения литерных, медицинских или аварийно-спасательных рейсов.

Ограничение вводится в рамках исполнения поручения Министерства транспорта РФ и Росавиации.

Ранее подобное ограничение ввел еще один московский аэропорт - «Внуково».

Проект высшей пробы

Проект лазерной курсо-глиссадной системы посадки был представлен на 39-ом Международном салоне инноваций и изобретений в Женеве, который состоялся в период с 6 по 10 апреля 2011 г. Передовая разработка конструкции лазерных маяков лазерной курсо-глиссадной системы посадки самолетов, разработанная Международным аэропортом «Курумоч», ЗАО «Глиссада» и ЗАО «Кантегир» (Саратов), была удостоена золотой медали и диплома женевского Салона.

Современная лазерная система посадки «Глиссада-04» (в дальнейшем переименованная в лазерную систему визуальной индикации курса и глиссады «Глиссада-М») - принципиально новая уникальная система, созданная на новой элементной базе, - позволяет осуществлять посадку воздушного судна в условиях максимально плохой видимости (в сумерках, ночью, в туманной дымке, при плохой погоде) при минимуме II или даже III категории. При этом обязательным и наиболее важным критерием является обеспечение безопасности полетов.

К настоящему времени лазерная система посадки «Глиссада-М» прошла летные испытания на аэродромах в городах Самаре и Саратове, а также на аэродроме российской станции «Новолазаревская» в Антарктиде.

Женевский Международный салон инноваций и инвестиций проводится под патронажем Швейцарского правительства, Государственного Совета страны и Административного Совета города Женевы ежегодно.

Cessna пользуется успехом в России

Выставка EBACE 2011 продолжает поставлять новости, несмотря на свое окончание. На пресс-конференции во вторник Тревор Эслинг, вице-президент Cessna по международным продажам, сказал, что два самолета Citation оператора Jetalliance East пользуются большим успехом в России.

«Компания Jetalliance East начала свою деятельность в ноябре 2010 года, имея во флоте новые самолеты Citation CJ3 и Citation Sovereign, которые забазировались в московском международном аэропорте Шереметьево. Этот шаг стал первым в коммерческой эксплуатации самолетов Cessna в России. Мы рады, - но не удивлены – сообщениям, что самолеты Citation оказались очень популярными на российском рынке деловой авиации и идеально подошли для сложных погодных условий. Оба самолета работают без каких-либо проблем при экстремальных минусовых температурах (до -40°C), например, в Западной Сибири», рассказал он.

Тревор Эслинг сказал, что на сегодняшний день Jetalliance East имеет большой успех, а ежемесячный налет каждого из самолетов Citation составляет около 70-80 часов. «Мы уже обсуждали вопрос о добавлении в скором времени новых самолетов этого семейства во флот оператора».

«Мы очень довольны эффективностью CJ3 и Sovereign», добавил Игорь Чунихин, генеральный директор Jetalliance East. Коэффициент надежности самолетов очень высок. Около 70 процентов трафика самолетов приходится на Россию, по ведущим направлениям, таким как Санкт-Петербург, Казань и Краснодар, а также в регионы сосредоточения горнодобывающей промышленности и нефтегазовой отрасли. При полетах в Западную Европу самые популярные направления наших пассажиров



приходятся на Париж и Шамбери во Франции. При этом около 80 процентов пассажиров летают по делам».

Тревор Эслинг также сказал, что станция технического обслуживания Jetalliance East может оказаться полезной не только для CJ3 и Sovereign компании, но и для других самолетов Citation, эксплуатирующихся в России.

Sikorsky ждет российских сертификатов

На HeliRussia 2011 компания Sikorsky объявила о том, что начинает официальные продажи своих вертолетов в России. Как рассказал вице-президент компании по продажам и маркетингу Фрэнк Дипаскуале, в 2012 г. американский производитель рассчитывает сертифицировать в нашей стране свои гражданские модели: тяжелый вертолет S-92, вместимостью до 24 пассажиров, и легкий вертолет S-434. Последний представляет собой улучшенную версию вертолета S-333, компании Schweizer, приобретенной Sikorsky в 2004 г.

Sikorsky также планирует продвигать в России новый средний вертолет S-76D. Однако сроки его российской сертификации пока не ясны, поскольку пока эта модель находится на стадии испытаний, сказал Дипаскуале.

По словам вице-президента Sikorsky, в России компания будет работать с клиентами напрямую с помощью местных представителей, которые еще не выбраны. Он не исключил возможности организации в нашей стране сборочной линии для легких вертолетов Sikorsky, если продажи легких вертолетов пойдут хорошо. Напомним, что с 1990-х гг. американцы владеют миноритарным пакетом акций Московского вертолетного завода им. Миля, однако в Sikorsky говорят, что этот актив пока никак не используется.

Дипаскуале отметил, что Sikorsky готов к развертыванию системы технической поддержки своих вертолетов в России. «Как только у нас начнутся продажи здесь, мы выберем подходящую компанию, которая будет обслуживать наши вертолеты», пообещал он.

Максим Пядушкин, АТО



JetNet провела опрос

Консалтинговая компания JetNet опубликовала результаты последнего квартального исследования iQ Global Business Aviation Survey, сообщает AINonline. В этом исследовании мирового ранга деловой авиации приняли участие и ответили на вопросы 506 владельцев и операторов воздушных судов деловой авиации из 57 стран.

Респондентам были заданы вопросы об их намерениях по покупке и продаже самолетов, критериях покупки самолетов, налет самолетов, репутации брендов самолето- и двигателестроителей и о желаемых улучшениях в разрабатываемых продуктах.



Результаты исследования показывают, что 12 процентов респондентов с большой долей вероятности (больше, чем 60 процентов) в течение следующих 12 месяцев купят новый бизнес-джет или турбовинтовой самолет. В первоначальном обзоре JetNet IQ в декабре 2010 года этот показатель равнялся 11 процентам. Причем респонденты, живущие за пределами Северной Америки и Европы, а в частности в Латинской Америке, в странах Карибского бассейна и Азиатско-Тихоокеанском регионе, сообщают о более высокой вероятности покупки самолета. Исходя из этого, в скором времени можно ожидать значительного роста чистых заказов у производителей, отмечается в отчете.

Кроме того, 17 процентов респондентов заявили,

что они очень заинтересованы в приобретении подержанных реактивных и турбовинтовых самолетов в течение следующих 12 месяцев.

Тем временем владельцы и операторы ожидают увеличение среднего налета самолетов в этом и следующих годах. И опять же в странах Латинской Америки, Карибского бассейна и Азиатско-Тихоокеанского региона эти ожидания более вероятны, чем в Европе и США.

Отвечая на вопрос о желаемых улучшениях продуктов, респонденты сообщили, что более всего они заинтересованы в повышении эффективности эксплуатации и снижении затрат на обслуживание самолета.

Отделались легким испугом

Извержение Гримсвотна — самого активного вулкана Исландии — началось в ночь с субботы на воскресенье по московскому времени. Дым от него поднялся на высоту 20 км.

После этого Исландия закрыла свое воздушное пространство. Перестал работать главный аэропорт страны. В ближайшие часы его примеру последовали остальные воздушные гавани островного государства. При этом эксперты не ожидали повторения прошлогодней ситуации, когда извержение другого исландского вулкана парализовало авиасообщение над Западной Европой.

В то же время, ученые не драматизировали ситуацию. Геофизик Пол Эйнарссон из Университета Исландии напомнил, что извержение Эйяфьядлайокудль было само по себе достаточно редким явлением. Эйяфьядлайокудль выбрасывал мелкие частицы, которые в течение долгого времени оставались в воздухе, тогда как пепел Гримсвотна более грубый и не представляет опасности для двигателей самолетов, так как быстро оседает на землю, пояснил ученый.

В середине недели был момент, когда были закрыты аэропорты Ирландии, Шотландии, а также Гамбурга и Бремена. Однако в дальнейшем, после первого извержения, интенсивность выброса пепла стала снижаться.

В четверг вулкан перестал извергаться, однако ученые говорят о новой активной фазе жизни вулканов в Исландии и предупреждают о том, что в ближайшем будущем нам стоит ждать повторения того, что происходило в последние два года, в том числе и прерывания воздушного сообщения.

Eurocopter Восток подвела итоги работы на HeliRussia 2011

19-21 мая компания Eurocopter Восток, доля которой составляет на рынке газотурбинных вертолетов западного производства в России и СНГ более 70 процентов, приняла участие в четвертой по счету выставке HeliRussia 2011 в качестве официального партнера и экспонента.

В ходе выставки компания продемонстрировала свои самые продаваемые в России модели вертолетов. Так, на выставке впервые была представлена модель EC 135, принадлежащая компании «Газпром Авиа», оборудованная авионикой от российского производителя – компании «Транскас», а также Ecureuil AS350 B3, принадлежащий авиакомпании UTair. Во время проведения HeliRussia компания также выступила с рядом важных объявлений и провела ряд маркетинговых мероприятий. 19 мая стенд Eurocopter на HeliRussia посетил Вице-премьер Сергей Иванов, который был встречен Генеральным директором Eurocopter Vostok Лоранс Риголини.

В первый день выставки Дерек Шарплс, Вице-президентпотехническойподдержкеиобслуживанию клиентов Eurocopter, передал Андрею Мартиросову, Генеральному директору авиакомпании UTair, и Владимиру Демкину, директору Центра по подготовке персонала (ЦПП) компании UTair, сертификат соответствия стандартам качества Eurocopter. Таким образом, Eurocopter официально завершил аудит Центра по подготовке персонала UTair в Тюмени, и предоставил пилотам и техническому персоналу одного из крупнейших вертолетных компаний в мире, право осуществлять обучение на русском языке по программе подготовки персонала Eurocopter. ЦПП стал двадцатым по счету учебным центром, осуществляющим обучение по программам Eurocopter, и при этом первым, в уставном капитале которого нет доли Eurocopter.



19 мая компания Eurocopter отметила юбилейную дату - 6 лет с момента приземления на «вершину мира» - гору Эверест. Приятным сюрпризом для посетителей HeliRussia стала встреча с легендарным летчиком-испытателем Eurocopter Дидье Делсайем, который совершил эту невероятную посадку. Его краткая презентация обернулась двухчасовой встречей с фанатами авиации. Дидье раздавал автографы посетителям выставки и подарил Андрею Мартиросову, Генеральному директору авиакомпании UTair, одному из крупнейших в мире вертолетных операторов, фотографию с изображением горы Эверест. В качестве почетного гостя на презентации также присутствовала Инна Конец, известный российский пилот.

20 мая компания Eurocopter Восток провела двухчасовой семинар, посвященный важным для отрасли темам, привлечшим к участию ведущих специалистов и экспертов рынка. Во время этого семинара были представлены основные результаты и достижения Eurocopter Восток в России и СНГ в 2010-2011 гг. Менеджеры по маркетингу Eurocopter презентовали ряд обновленных гражданских моделей, главным образом, семейства AS350 B3e и EC145 T2, как самых продаваемых в России и СНГ.

Третья, завершающая часть семинара, была посвящена безопасности полетов.



Grand Caravan осваивает Россию

В четверг 26 мая 2011 г. состоялась презентация Cessna Grand Caravan. Эту встречу можно считать уже традиционной - в мае 2010 года прошло первое представление этого самолета в России и как раз в новом ангаре Центра Деловой Авиации «Авком-Д». В этом году показ в Домодедово - начальная точка в турне по югу России. Далее самолет будет показан в Казани и в Краснодаре.

Cessna Grand Caravan давно известен в мире своей неприхотливостью и надежностью. Однако в Россию он впервые попал только в прошлом году. Сейчас два таких самолета эксплуатирует красноярская авиакомпания «АэроГео». По словам генерального директора Jet Transfer Александра Евдокимова, ожидается поставка в Россию осенью этого года еще трех самолетов Grand Caravan и одного в Казахстан в июне.

Второй самолет Cessna Grand Caravan для авиакомпании «АэроГео» был поставлен при поддержке Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). На мероприятии представитель ГТЛК Андрей Зайцев

посетовал на то, что Cessna не устанавливает российский сертификационный пакет на подержанные самолеты этого типа. В лизинговую компанию периодически обращаются потенциальные клиенты, которые хотели бы приобрести Cessna Grand Caravan в VIP компоновке, но для которых цена нового самолета довольно высока. А вот подержанный самолет они готовы приобрести. На это региональный директор Cessna в Европе Пана Поулиос сказал, что МАК выдал сертификат только на новые самолеты. И для этого есть несколько причин. Одна из главных – это новая жидкостная противообледенительная система, которая начала устанавливаться на самолеты только в 2007 году. Старая система не может обеспечить должную безопасность в российских условиях эксплуатации. А устанавливать новую систему на подержанные самолеты и сертифицировать переделку только для России не целесообразно. В то же время стоимость 2-3-летних самолетов с новой системой противообледенения несущественно отличается от цены новых. Также для Cessna имеет значение имидж марки. Компания не хочет, чтобы российское небо наводнил авиахлам с логотипом Cessna и тем самым повлиял на образ компании в глазах потенциальных заказчиков.

В числе преимуществ Grand Caravan принято считать неприхотливость в эксплуатации. А, как известно, российские условия эксплуатации довольно суровы.



Этой зимой красноярские самолеты в течение двух недель эксплуатировались при температуре 35-37 градусов ниже нуля. При этом никаких проблем, в том числе и с жидкокристаллическими дисплеями, не было. МАК сертифицировал минимальную температуру эксплуатации в -40 град. Цельсия. В то же время в соответствии с сертификатом типа, выданным FAA, этот самолет может эксплуатироваться при -54 град. Цельсия. Сейчас компания Jet Transfer ведет работу с МАК по расширению эксплуатационных температур Cessna Grand Caravan в соответствии с сертификатом FAA.

На мероприятии был представлен самолет в VIP комплектации с интерьером OASIS. Стоимость такого самолета около 2,5 млн. долларов США, причем он попадает в весовую категорию воздушных судов, для которых отменено взимание таможенной пошлины.

Gulfstream наблюдает смещение спроса за пределы США

Президент компании Gulfstream Aerospace Джо Ломбардо (Joe Lombardo) заявил на состоявшейся в рамках Европейской конференции и выставки деловой авиации (EBACE) пресс-конференции, что компания Gulfstream продолжает наблюдать большой и растущий спрос на продукцию компании за пределами Северной Америки в условиях одновременного восстановления внутреннего рынка данной продукции в США.

“Несмотря на то, что около 70 процентов продаж в прошлом квартале пришлось на зарубежные страны (причем примерно половина заказов поступила из Азии), корпоративные клиенты в США также возвращаются на рынок, - отметил г-н Ломбардо. - Помимо этого, мы фиксируем положительные экономические показатели, в том числе количество часов налета парка воздушных судов компании Gulfstream, которое почти вернулось на докризисный уровень 2008 года. Мы сохраняем оптимизм и придерживаемся принятых нами инвестиционных планов, которые помогут нам упрочить свои позиции в будущем”.

Г-н Ломбардо упомянул о программе расширения деятельности компании стоимостью 500 миллионов долларов США, реализация которой началась в ноябре 2010 года с целью расширения комплекса компании в Саванне (штат Джорджия) путем открытия дополнительных исследовательского и производственного центров, а также центра технической поддержки. В результате расширения в течение семи лет будет создана 1 000 рабочих мест. Г-н Ломбардо также поделился новостями о ходе программ компании по созданию двух новых самолетов и сообщил, что оба этих самолета G250 и G650 готовятся в этом году пройти сертификацию.



Г-н Ломбардо отметил, что полеты по программе создания самолета G650 были временно приостановлены, но при этом компания продолжает выполнять в обычном режиме все другие виды работ, связанные с летными испытаниями, разработкой и производством самолетов. Г-н Ломбардо вновь подтвердил планы компании поставить 12 новых самолетов G650 в этом году и довести общее количество всех поставленных в этом году самолетов примерно до 105 по сравнению с 99 самолетами, поставленными в прошлом году, причем ассортимент поставляемой продукции будет все больше смещаться в сторону сегмента крупногабаритных моделей.

“География реализации наших самолетов продолжает расширяться, - сказал г-н Ломбардо. - Все больше и больше поставляемых нами самолетов базируется на значительном удалении от наших корпоративных центров в Саванне (штат Джорджия). К примеру, сейчас около 60 наших самолетов эксплуатируются в Гонконге и континентальном Китае, причем большинство из них были поставлены на этот рынок лишь в последние несколько лет. Ореагировать должным образом на эту тенденцию нам поможет ведущееся в настоящий момент расширение нашей всемирной сети технической поддержки. Треть сотрудников нашей компании (3 300 человек) уже специализируется на обслуживании клиентов, а суммарная стоимость запасных частей, размещенных в стратегически важных для деятельности компании местоположениях в разных странах мира, составляет свыше 1,2 миллиардов долларов США. А со временем мы разместим еще больше ресурсов по всему миру”.

Наша основная задача - обеспечить для наших клиентов, где бы они ни находились, самую лучшую техническую поддержку в мире.

“В следующем году мы надеемся представить на выставке-конференции EBACE два новых сертифицированных самолета G250 и G650, - продолжил г-н Ломбардо. - Эти модели обеспечат компании Gulfstream ведущее место на рынке самолетов деловой авиации. Но даже и после ввода в эксплуатацию этих двух новых самолетов мы продолжим инвестировать значительные средства в будущее компании и в будущее всей деловой авиации”.



Hawker Beechcraft ведет переговоры с Китаем

Китай уже стал спасением и лакомым куском для отрасли деловой авиации. Сейчас особенно это чувствуют производители.

Hawker Beechcraft начал вести с китайскими товарищами переговоры о совместном предприятии, сообщает Bloomberg. В конечном итоге, результатом этих встреч должно стать открытие сборочного производства самолетов компании.

Генеральный директор американской компании Билл Бойсчер в интервью изданию сказал, что Hawker Beechcraft ведет переговоры на эту тему с января 2011, и которые могут завершиться передачей технологий в совместное предприятие. Таким образом, есть надежда захватить значительную долю продаж на этом, быстрорастущем, рынке.

«С начала года я был здесь три раза, и сейчас ведутся серьезные обсуждения потенциала совместного предприятия», говорит Бойсчер. «Несмотря на обсуждение «реальных возможностей» предприятия, переговоры пока находятся на ранней стадии. Соглашение может первоначально подразумевать совместные продажи, после чего должна последовать организация производства запчастей, и в итоге мы должны наладить окончательную сборку в течение ближайших 10 лет, заявил глава Hawker Beechcraft.

По планам, Hawker Beechcraft должен передать интеллектуальную собственность местному партнеру, которым, скорее всего, станет Aviation Industry Corp. of China, крупнейшая авиастроительная компания страны. Кстати, эта китайская корпорация уже имеет одно совместное предприятие по сборке бизнес-джетов –



Один из кандидатов на китайскую прописку - Hawker 900XP

с бразильским производителем Embraer. На мощностях СП в Харбине планируется собирать Legacy 650.

Китай, в котором насчитывается более 400 долларовых миллиардеров и 55000 граждан с состоянием не менее \$ 15 млн. по исследованиям Hurun Rich List, сейчас привлекает всех производителей бизнес-джетов. Эти богатства будут генерировать в ближайшие 20 лет, по прогнозу Bombardier, спрос на уровне 600 корпоративных самолетов.

По словам Билла Бойсчера, всегда возникает много вопросов о том, какая технология или продукт может быть передан в совместные предприятия.

Однако Hawker Beechcraft имеет значительный опыт подобных «адаптаций». «Мы импортировали продукцию Hawker из Англии на большой рынок Северной Америки, а также мы адаптировали продукт Mitsubishi из Японии, который в итоге стал Hawker 400», говорит Бойсчер.

В ближайшие два десятилетия Китай может дать до 20 процентов объема продаж Hawker Beechcraft. Правда этот прогноз сделан с учетом роста экономики этого региона и направления значительных государственных средств, которые ранее шли на развитие регулярной авиации, на строительство в аэропортах терминалов бизнес-авиации.

Совместное предприятие, скорее всего, сосредоточит внимание на реактивных моделях самолетов компании, таких как 11-местный Hawker 900XP, который в прошлом году имел 28 поставок. В то же время, самый популярный самолет компании – это турбовинтовой Beechcraft King Air с 114 продажами в 2010 году. Однако китайский рынок следует мировой тенденции стабильности спроса на тяжелые бизнес-джеты, и поэтому выбор Hawker 900XP является оправданным. По словам руководителя американской компании, сейчас около 40 процентов продаж приходится на частные и публичные компании, свыше 35 процентов частным владельцам, а остальная доля приходится на правительства.

Hawker Beechcraft, купленный в 2006 году Goldman Sachs Group Inc. и Onex Corp. за \$ 3,3 млрд., которые владеют по 49% акции, стремится стимулировать продажи в Китае, Индии, России, на Ближнем Востоке и в Африке, адаптируя модели самолетов по местной моде. Интерьеры дорабатываются так, чтобы иметь преобладающую гамму серого и синего тонов, а также иметь в отделке полированный алюминий, а не массивное дерево, толстый ковер и золотую отделку, излюбленную североамериканскими клиентами.

Следующим шагом будет подготовка продукции компании к захвату новых рынков станет необходимостью сделать самолеты более простыми в управлении, что диктуется отсутствием высококвалифицированных пилотов на развивающихся рынках. Сейчас ведется работа по упрощению авионики с Rockwell Collins, Honeywell и Garmin.

«Мы должны обратить внимание на дизайн и упрощение продукта», говорит Бойчер. «Для



Hawker 850XP авиакомпании Deer Jet

преодоления языкового барьера мы будем использовать плоские сенсорные дисплеи и интуитивно понятные значки и символы».

Менеджмент Beechcraft Hawker управляет 2-мя процентами акций предприятия. Компания имеет заводы в Литл-Роке, штат Арканзас, в Чихуахуа, Мексика и в Честере, Великобритания, а также в Вичита и Салина в штате Канзас.

Низкие цены на подержанные самолеты продолжают бить по продажам новых самолетов производителя.

Сейчас на вторичном рынке пятилетние самолеты стоят на 25 процентов ниже, чем новые, что ставит потенциальных покупателей перед нелегким выбором.

«Мы надеемся на возвращение роста цен в 2012 году. Как только мы увидим устойчивость цен и станем наблюдать некоторый дефицит на вторичном рынке, мы можем повысить объем продаж. Но, если аналитики говорят правду, этот период может занять большую часть 2012 года».



Falcon 7X приземлили

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) в четверг 26 мая 2011 г. выпустило [Директиву о приостановке полетов](#) всех самолетов Falcon 7X. Причиной такого решения стал летный инцидент с одним из самолетов этого типа, в котором произошло отклонение от нормальной работы системы управления, что могло бы привести к полной потере контроля над самолетом.

EASA по заявлению Dassault выпустило Чрезвычайную Директиву летной годности (Emergency Airworthiness Directive) с решением о прекращении с 27 мая 2011 г. полетов всех флагманских бизнес-джетов французского производителя.

Летный инцидент с самолетом случился в полете из Европы и Малайзию. По словам представителя Dassault Стефана Форта, в этот момент пассажиров на борту не было. Пилотам удалось восстановить контроль над воздушным судном и безопасно приземлиться в Малайзии, сказал он. Форт не сообщил, кто является владельцем самолета или кто им управляет.

В Директиве EASA говорит, что во время снижения у самолета наблюдалось проявление беспорядочной продольной разбалансировки. Экипажу удалось восстановить контроль над самолетом и осуществить посадку без осложнений.

Анализ показаний цифрового бортового самописца самолета (DFDR) и Базы данных неисправностей (FHDB) подтвердили показания экипажа, но что послужило причиной, пока не ясно. «Если снова произойдет подобный инцидент, то он может привести к потере контроля над самолетом», говорится в



Президентский Falcon 7X пока останется зачехленным

уведомлении EASA. «Эта Директива является временной мерой до завершения расследования, которое в настоящее время осуществляется заводом-изготовителем».

Стефан Форт заявил, что решение приостановить полеты самолета стало мерой предосторожности. «Компания Dassault уже послала команду техников в Малайзию, чтобы попытаться определить причину проблемы», сказал он, добавив, что приоритетом для компании является безопасность пассажиров и самолетов.

На сегодняшний день Dassault поставил 112 самолетов

этого типа, которые налетали в общей сложности 75000 часов.

Falcon 7X стал первым в мире бизнес-джетом с электродистанционной системой управления. Самолет вступил в эксплуатацию в 2007 году. Два Falcon 7X эксплуатируются с прошлого года в специальном летном отряде «Россия», который занимается перевозкой первых лиц России. В частности, Дмитрий Медведев использовал Falcon 7X в поездке на Курильские острова в ноябре прошлого года.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 23 по 29 мая 2011 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 аэропорты вылета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 23 по 29 мая 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	58	53	49	18	7	7	53	166
Великобритания	64	115	414	138	2	47	83	476
Франция	79	226	149	66	21	75	42	221
Италия	38	40	64	42	5	33	75	115
Австрия	14	1	16	8	2	8	8	41
Швейцария	11	16	76	49	8	6	32	85
Россия	40	109	122	90	10	17	9	398

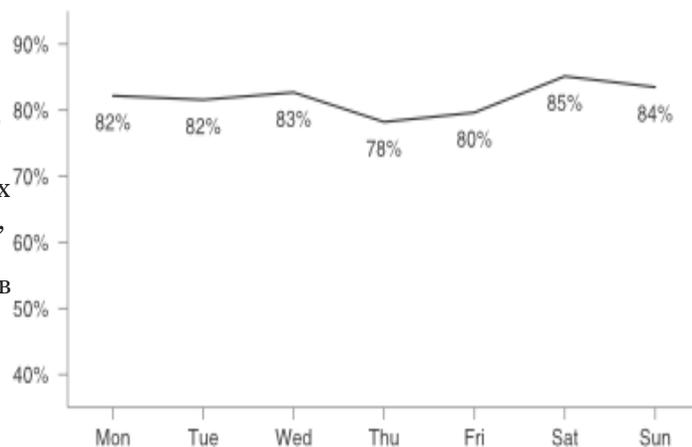
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 23 по 29 мая 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	16	9	4	3	0	8	6	11
Великобритания	2	43	11	2	0	3	0	19
Франция	5	19	14	3	2	5	5	13
Италия	4	5	5	2	0	3	2	9
Австрия	3	3	2	0	1	2	1	3
Швейцария	7	2	11	3	1	6	1	13
Россия	1	1	1	0	0	0	2	12

Индекс наличия свободных самолетов

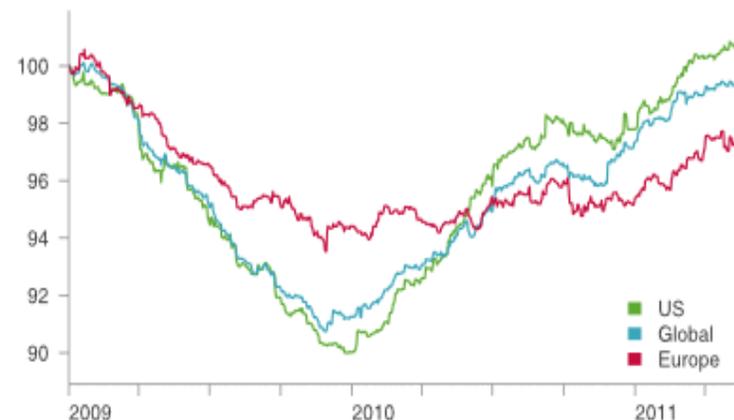
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

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



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

Индекс спроса

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

100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1604	€ 1589	€ 1579
Cessna Citation Excel	€ 2770	€ 2724	€ 2708
Bombardier Challenger 604	€ 4798	€ 4711	€ 4648

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

Стоимость рассчитана на основе 21 Cessna Citation Jet, 23 Cessna Citation Excel и 31 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	3
3	Лутон, Лондон	2
4	Кот Д'Азур, Ницца	5
5	Женева	4
6	Пулково, СПб	8
7	Фарнборо, Лондон	6
8	Цюрих	7
9	Манделье, Канны	38
10	Барисполь, Киев	15

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