



Бизнес-джеты, находясь на острие прогресса гражданского авиастроения, вбирают в себя самые современные и надежные технологии.

Однако, несмотря на это, и в этом сегменте случаются нештатные ситуации. Тема прошлой недели с приостановкой полетов Falcon 7X пока никак не развивается. Авиационные регуляторы разрешили подняться в воздух только самолетам, оказавшимся на момент запрета на чужих аэродромах, и только для перелета в технические центры для ожидания дальнейшей судьбы.

В то же время в прошлый уик-энд будущий одноклассник французского флагмана поднялся в воздух после почти двухмесячного перерыва. Gulfstream G650 продолжает сертификационные испытания.

И третий оказывается нелишним в этой компании. У канадского производителя Bombardier возникли проблемы с сертификацией новой кабины экипажа флагманского семейства бизнес-джетов Global.

И если нештатные ситуации у Gulfstream и Bombardier можно рассматривать как рабочие - имеется в виду, что проблемы возникают во время испытаний (что никак не оправдывает трагические обстоятельства с G650), то в случае с Dassault воображение способно нарисовать картины, подобные польской трагедии. Ведь Falcon 7X используют в том числе и руководители некоторых государств...



G650 снова в воздухе

Gulfstream Aerospace возобновила программу летных испытаний самолета G650, временно приостановленную в результате случившейся 2 апреля аварии. Первый с момента аварии полет был совершен 28 мая самолетом с серийным номером 6001. **стр. 9**



Начало года у Bombardier многообещающее

1 июня 2011 года Bombardier Inc. опубликовала финансовые результаты за первый квартал, закончившийся 30 апреля 2011 года. Это первый промежуточный отчет компании по стандартам МСФО. **стр. 10**



Бизнес-авиация теряет конфиденциальность

Министерство транспорта США продолжает продвигать проект по обеспечению публичного доступа к информации о перемещениях самолетов частной и деловой авиации по бортовым номерам через отслеживающие системы он-лайн. **стр. 11**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: +9,91%; индекс стоимости: -0,17%

В выпуске информация с 23 по 29 мая 2011 г. **стр. 12**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Спорт как стимул для роста бизнес-авиации

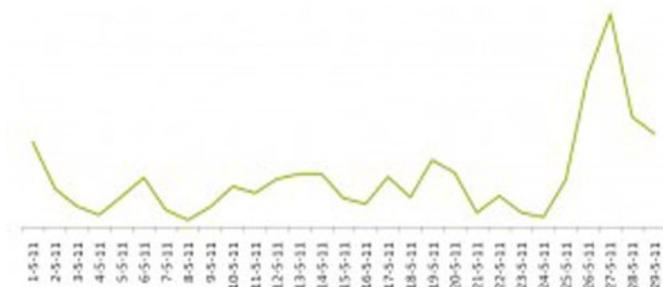
В прошедшие выходные состоялись два крупных спортивных события в Европе. Именно они стали стимулом для увеличения роста индексов спроса на бизнес-чартеры в конце прошлой недели, сообщает Avinode (подробности на стр. 12). Финал Лиги чемпионов в субботу и Гран-При Формулы 1 в Монако в воскресенье сконцентрировали на себе все внимание в этой системе он-лайн бронирования рейсов.

Статистика спроса на прилет в лондонские аэропорты ясно показывает всплеск запросов на четверг, пятницу и субботу, предшествующие финалу Лиги Чемпионов. А в воскресенье, следующем после окончания матча, спрос в этом направлении исчез.

Также аналогичная картина наблюдалась на спрос рейсов в район Монако за несколько дней до Гран-При. Спрос на прибытие начал увеличиваться в среду 25 мая и продолжал расти до своего пика в пятницу. Интерес к Монако начал снижаться в субботу и достиг нижнего предела в воскресенье.

Аэропорты Ниццы – Лазурный берег и Лондона – Лутон стали очень популярны в результате этих спортивных событий. Интерес к спорту поставил их

Monaco Gran Prix Demand



Champions League demand



в последнюю неделю мая на второе и третье место по популярности среди всех аэропортов континента, принимающих рейсы деловой авиации.

Такое одномоментное увеличение спроса со стороны операторов и владельцев бизнес-джетов на аэропортовые услуги ждет в будущем и нашу страну. Спортивные шоу в 2014 (Зимняя Олимпиада) и 2018 (Чемпионат Мира по футболу) будут настоящим испытанием для транспортной инфраструктуры регионов, принимающих эти соревнования. Возможные проблемы, с которыми мы столкнемся, можно наблюдать на примере подготовки Украины и Польши к проведению Чемпионата Европы 2012 года. Наряду с подготовкой спортивной инфраструктуры, спортивные чиновники обращают пристальное внимание на аэропортовую инфраструктуру, в том числе на способность принять и обслужить частные самолеты в большом количестве.

В России на это способны пока только московские аэропорты и Пулково. Остальные аэропорты, где будут проводиться спортивные мероприятия, конечно могут принять деловые самолеты, но вот справиться с серьезным трафиком вряд ли способны. О том, что нас ждет, можно было наблюдать в ЮАР на Чемпионате Мира по футболу 2010.

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

Новый руководитель AgustaWestland

Во время последнего заседания Совета директоров был назначен новый главный исполнительный директор компании AgustaWestland. Им стал Бруно Спанолини (Bruno Spagnolini). Ранее этот пост занимал Джузеппе Орси, который 4 мая приступил к исполнению обязанностей главы компании Finmeccanica. Бруно Спанолини с 2004 года был главным исполнительным директором компании Agusta SpA, а с 2007 года работал главным операционным директором AgustaWestland.

Совет директоров также назначил Джорджио Блаццели (Giorgio Brazzelli) в качестве нового председателя Совета директоров AgustaWestland. Ранее он был председателем Alenia Aermacchi с 2003 года и Alenia Aeronautica с 2009 года. Амедео Капоралетти (Amedeo Caporaletti), ранее занимавший должность Председателя AgustaWestland, остается в качестве члена Совета директоров.



Назначен новый руководитель Cessna

Корпорация Textron Inc. объявила о назначении на должность президента и главного исполнительного директора Cessna Aircraft Company Скотта А. Эрнеста. Г-н Эрнест будет подчиняться непосредственно председателю и главному исполнительному директору компании Textron Скотту С. Доннелли и сменил Джека Дж. Пелтона, об уходе которого из компании было объявлено 2 мая.

Скотт Эрнест пришел в Textron после 29 лет работы в компании General Electric. В последнее время он там занимал должность вице-президента и генерального менеджера подразделения глобальной сети поставок GE Aviation, ведущего поставщика реактивных двигателей, компонентов и комплексных систем для коммерческих и военных самолетов с оборотом в 16 млрд. долл. США. Еще раньше Скотт А. Эрнест был вице-президентом и генеральным менеджером по мировым сервисным операциям GE Aviation с

оборотом в \$ 6 млрд. Также он работал в GE Aviation на нескольких должностях уровня топ-менеджера.

“Скотт талантливый бизнес-лидер мирового уровня и он имеет большой опыт работы в авиационной отрасли”, сказал руководитель Textron Скотт Доннелли. “Ускоряющийся темп разработки новых продуктов и услуг Cessna, укрепление ее производства и финансирования деятельности, а также активизация усилий по экспансии на мировые рынки являются ключом для продвижения Cessna вперед. Скотт имеет обширный список успехов в этих областях наряду с репутацией выдающегося руководителя. Я уверен, что он станет идеальным человеком на этой должности в Cessna”.

Эрнест получил степень бакалавра наук в области машиностроения в Университете Акрона и степень магистра наук по машиностроению в Университете Цинциннати.



Форум деловой авиации - 2011: программа и список участников опубликованы

Программа Форума деловой авиации этого года сосредоточена на самых актуальных проблемах отрасли, сообщает организатор мероприятия, АТО Events. Отраслевые эксперты представят анализ ситуации на рынке бизнес-авиации, предложат свои прогнозы, осветят ряд вопросов, связанных с российским и европейским законодательством.



Среди докладчиков конференции - специалисты ведущих компаний — Airclaims CIS, Debevoise & Plimpton, Gates and Partners, NetJets Europe, “Авиационные системы”, “Авком-Д”, ЦПДУ “Аэротранс”. В рамках Форума также состоится круглый стол, на котором представители ведущих компаний отрасли поделятся своими взглядами на текущее состояние рынка и рецептами выживания в условиях пост-кризисной экономики.

Основные темы конференции:

- Рынок бизнес-авиации: пост-кризисное состояние
- 2011 год в России: “жизнь – борьба” или Business as usual?
- Нормативная база деловой авиации: мировой опыт и российские особенности
- Развитие наземной инфраструктуры деловой авиации

Четвертая международная конференция состоится 15 июня в Москве. Программа и список зарегистрированных участников уже опубликованы: ознакомиться с ними, узнать подробную информацию и зарегистрироваться можно он-лайн, на сайте www.events.ato.ru. Льготные условия регистрации действуют до 10 июня. Делегаты от компаний, являющихся членами Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА), пользуются дополнительными скидками.

Форум деловой авиации организован компанией АТО Events при поддержке ведущего профильного издания “Авиатранспортное обозрение” (АТО). Генеральный спонсор форума – компания “АВИА ГРУПП”.

Следующий пункт - Jet Expo 2011!

Внуково-3 и Jet Expo приняли участие в выставке EBACE 2011 в Женеве. По результатам женевского шоу число экспонентов JET EXPO значительно выросло. Среди новых компаний-участников: Exclases Holdings Ltd (AgustaWestland), Qatar Executive, Sabena Technics, Aviation Broker, Vip Aviation, LTS Club, FortAero, Jet Alliance, VistaJet и многие другие.

Exclases Holdings Ltd. в очередной раз принимает участие в выставке JetExpo 2011. Продукция AgustaWestland будет представлена посетителям выставки, что подчёркивает значение рынка России и стран СНГ для компании.

AgustaWestland, a Finmeccanica company, является признанным мировым лидером в сфере вертолётостроения. Продукция AgustaWestland соответствует самым высоким требованиям качества и безопасности, является образцом успешного применения самых передовых технологий и уникальных инженерных решений.

Вертолёты AgustaWestland являются лидерами в своих классах и находят самое широкое применение в сегментах VIP и VVIP, Поиск и спасение, Правоохранительные органы, Пассажирские перевозки, в том числе, на удалённые морские буровые платформы. Всем своим заказчикам AgustaWestland предлагает высочайший уровень сервисной поддержки. Exclases Holdings Ltd. является эксклюзивным дистрибьютором гражданских вертолётов AgustaWestland в России и большинстве стран СНГ.

Jet Aviation Moscow Vnukovo остается в России



Георгий Шаров, Председатель Правления «Внуково-3»; **Ян Ладлоу**, генеральный директор Jet Aviation Moscow Vnukovo; **Андрей Дьяков**, генеральный директор «Международного аэропорта Внуково»; **Питер Эдварде**, президент Jet Aviation Group; **Игорь Мудрик**, генеральный директор ВИППОРТ; **Кристоф Шпет**, старший вице-президент Jet Aviation по MRO и FBO в регионе EMEA и Азии; **Дэвид Паддок**, старший вице-президент Jet Aviation по развитию бизнеса и стратегическому планированию; **Моника Бойш**, директор по развитию бизнеса

Компания Jet Aviation Moscow Vnukovo недавно подписала соглашение с Внуково Инвест об укреплении дальнейшего сотрудничества и позволяющее Jet Aviation в дальнейшем продолжить развитие своих интересов в московском аэропорте Внуково.

Чтобы подтвердить и укрепить свои деловые отношения, Jet Aviation Moscow Vnukovo и Внуково Инвест договорились расширить условия соглашения с тем, чтобы компания Jet Aviation и далее могла развивать свои услуги во Внуково. В планы развития компании на этот год входит аренда нового ангара, складских и офисных помещений. Это соглашение увеличивает потенциал Jet Aviation по легкому плановому техническому обслуживанию деловых самолетов.

“Сообщество деловой авиации в России сильное и растущее”, говорит генеральный директор компании Jet Aviation Moscow Vnukovo Ян Ладлоу. “В качестве

уникального провайдера MRO, работающего в сегменте деловой авиации в Московском регионе, это расширение позволит увеличить потенциал по запасам запчастей в России и в итоге повысит нашу конечную способность сервисных возможностей для наших клиентов в ведущем бизнес-аэропорте страны”.

Jet Aviation является первой всемирной компанией по обслуживанию деловой авиации, пришедшей на российский рынок. Компания начала свою деятельность в аэропорте Внуково в ноябре 2007 года, предложив линию по обслуживанию бизнес-джетов в режиме 24/7 и AOG-поддержку (наземную поддержку) по всей России с 2009 года.

На мощностях предприятия представлены линии по обслуживанию бизнес-джетов Bombardier Challenger 604/605, Bombardier Global 5000, Bombardier Global Express, Gulfstream GIV/ GIV-SP/ GV/ G300/ G350/ G400/G500/550, Embraer 135/145 и Hawker.

FL Technics JETS получил офшоры

FL Technics JETS (Литва), провайдер технического обслуживания и ремонта воздушных судов деловой авиации, получил сертификат авиационных властей Арубы и Бермудских островов на техническое обслуживание и ремонт самолетов семейства Hawker Beechcraft 700/750/800/800XP/850XP/900XP.

Таким образом, в настоящий момент FL Technics JETS может предоставлять услуги по техническому обслуживанию и ремонту клиентам, чьи самолеты Hawker Beechcraft зарегистрированы в Европе, в Арубе и на Бермудских островах. В будущем компания планирует получить одобрение на техническое обслуживание и ремонт самолетов, зарегистрированных в России.

“Мы динамично развиваемся и движемся вперед. В настоящее время у нас есть все необходимые разрешения, лицензии, оборудование и партнеры для того, чтобы начать свою работу. Полученные одобрения авиационных властей Арубы и Бермудских островов позволят нам существенно расширить список клиентов FL Technics JETS”, - говорит FL Technics JETS Дарюс Шалуга.



Застрявшие в чужих аэропортах Falcon 7X могут вернуться домой

В понедельник 30 мая 2011 г. Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) выпустило Лист согласований по условиям полета (Flight Condition Approval Sheet (FCAS)), в котором излагаются процедуры для осуществления перелетов рейсов Falcon 7X, зарегистрированных в Европе. Федеральное авиационное управление США (FAA) выпустило аналогичное согласование во вторник 31 мая 2011 г. - Альтернативный порядок соответствия (Alternative Method of Compliance (АМОК)), чтобы разрешить перелеты для зарегистрированных в США самолетов.

Выпуск этих документов стал необходим, потому что многие самолеты оказались в момент полного запрещения полетов 27 мая 2011 г. в чужих аэропортах. Получив разрешение, владельцы и операторы смогли перегнать самолеты на станции технического обслуживания, где после окончания расследования производителем причин ЧП будут проведены работы по устранению неисправности.

Расследование Dassault подтвердило, что алгоритм системы управления самолетом функционирует в нормальном режиме, что позволило сформировать безопасную процедуру перелета самолетов с использованием цифровой системы управления полетом (DFCS) в обычном режиме. Исследование самолета, на котором наблюдалось нарушение работы системы управления, завершено, но выявить причину отклонений пока не удалось. Дальнейший анализ системы управления балансировкой самолета будет проводиться в лабораториях Dassault Aviation во Франции.

В среду, 25 мая 2011 г., в процессе снижения самолета Falcon 7X произошла разбалансировка триммера



горизонтального стабилизатора самолета. Экипаж смог восстановить контроль над самолетом и осуществить успешную посадку.

По просьбе Dassault, EASA выпустила чрезвычайную директиву летной годности, которая запретила все полеты Falcon 7X с 27 мая 2011. Причиной просьбы сразу прекратить полеты являлась консервативная оценка компанией Dassault возможных последствий этой неисправности.

G150 получил сертификат в Украине

Корпорация Gulfstream Aerospace получила валидацию (подтверждение) сертификата типа (Type Certificate Validation - TCV) Государственной авиационной администрации Украины для самолета G150. Этот шаг позволит операторам зарегистрировать такие бизнес-джеты, имеющие широкий пассажирский салон и высокую скорость полета, в этой стране.

“Среднеразмерные бизнес-джеты Gulfstream являются популярным выбором в Украине”, говорит старший вице-президент по продажам и маркетингу компании Gulfstream Ларри Флинн. “Упрощение процесса регистрации в Украине делает еще более привлекательным этот самолет в регионе”.

G150 обеспечивает наилучшие летные характеристики в своем классе: дальность полета 3000 морских миль (5556 км), максимальная высота 45000 футов (13716 м), возможность посадки в аэропортах, требующих сертификацию для крутых глиссад при подходе. К таким аэропортам относятся Лугано и Сион в Швейцарии, Марсель-Прованс и Шамбери во Франции и Лондон-Сити в Англии.

Кроме Украины, G150 получил подтверждение сертификата типа в Израиле, США, Чили, Европейском Союзе, на Филиппинах и в Канаде.



Упрощена процедура применения iPad в кабине самолета

В недавно опубликованном Информационном бюллетене для операторов (InFO) FAA дает представление и информацию для пилотов о процессе перехода на использование iPad и других устройств в качестве электронных устройств хранения бортовой документации (Electronic Flight Bag - EFB). В этом бюллетене указывается, что решение по использованию EFB в качестве замены бумажной документации может быть принято самим эксплуатантом или пилотом воздушного судна, но это действительно только для операторов, работающих по FAR part 91 (но не part 91K – операторов долевого владения VC).

Агентство добавило, что Циркуляры 91-78 AC и AC 120-76A содержат указания о требованиях по замене бумажных документов на EFB, включая аэронавигационные карты. FAA, при переходе на безбумажные технологии, требует от операторов part 91 пройти испытательный период, во время которого в качестве основного информационного инструмента используется EFB, но в кабине обязательно должны находиться бумажные копии электронных документов. «В течение этого периода оператор должен подтвердить, что EFB так же доступен и надежен, как бумажный носитель информации, который оператор хочет заменить».

Однако такое упрощение процедуры внедрения EFB не касается коммерческих операторов (part 135) и операторов долевого владения (part 91K). Они должны получить специальное разрешение FAA на использование iPad или других EFB вместо бумажных носителей.



Хотя FAA разрешило компании Executive Jet Management на постоянной основе использовать iPad с установленной программой Jeppesen JeppView в качестве устройства класса 1 (переносное портативное электронное устройство), это не означает его автоматический допуск для применения всеми операторами, работающими по part 135. «Процесс допуска каждого оператора (Part 135/91k) является уникальным из-за различий авиационных парков каждого оператора, учебных программ, процесса эксплуатации и конкретных функций, предназначенных для EFB», говорится в документе FAA.

Pro Line 21 получит зрение

Начиная с 2012 года операторы воздушных судов, оснащенных авиационной электроникой Pro Line 21 производства компании Rockwell Collins, смогут оценить все достоинства синтетического видения.

С таким сообщением выступили представители Rockwell Collins на европейской выставке бизнес-авиации «ЕВАСЕ 2011» в Женеве (Швейцария). Как известно, технологии синтетического видения существенно облегчают пилотам восприятие окружающей обстановки (особенно в условиях плохой видимости), предоставляя 3D-изображение незнакомой местности. Специальные навигационные приборы и интегрированные датчики наблюдения различных типов формируют «электронную картинку» окружающей обстановки независимо от времени суток и состояния погоды, способствуя повышению безопасности полетов.

В настоящее время в мире насчитывается более 4 тыс. воздушных судов, оснащенных системой Pro Line 21. Ежегодно к ним присоединяются около 300 судов. Авионика Pro Line 21 устанавливается в заводских условиях или в послепродажный период на все типы летательных аппаратов, включая турбопропы, бизнес-джеты и вертолеты.

Американская компания Rockwell Collins занимается разработкой инновационных решений в области авионики и коммуникаций. Ее клиентами являются коммерческие организации и госструктуры. Персонал компании насчитывает более 20 тыс. человек, а сеть сервисных центров охватывает 27 стран мира.

Источник: Ассоциация Вертолетной Индустрии

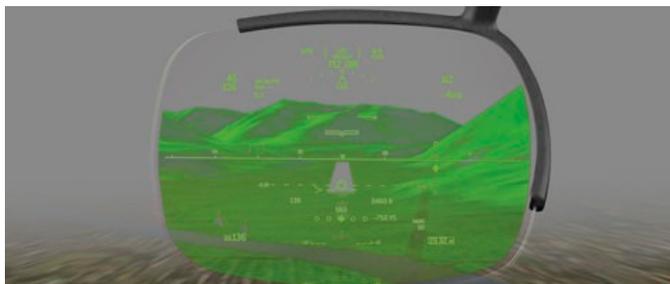
FAA нашла проблемы у Bombardier

Федеральное авиационное управление США издало ряд специальных условий, которым должна соответствовать новая кабина экипажа Bombardier, чтобы получить сертификат, сообщает Flightglobal. Авионику для проходящей сейчас испытания новой кабины Global Vision самолетов семейства Global поставляет компания Rockwell Collins. Чиновники нашли проблемы в системе проецирования синтетического зрения на коллиматорный индикатор (HUD).

Кабины Global Vision, которые будут оборудованы авионикой Rockwell Collins Fusion взамен приборной панели Honeywell, должны устанавливаться на бизнес-джеты Global 6000 (Global Express XRS) и Global 5000. Первые поставки модернизированных моделей намечены на 2012 год. Ключевым маркетинговым моментом в представлении нового оборудования стала возможность иметь синтетическое зрение на коллиматорном индикаторе Rockwell Collins HGS-6000, что позволит снизить посадочные минимумы.

Обеспокоенность FAA вызвало то, что вид окружающей обстановки при использовании системы синтетического зрения затеняется вычисленным синтетическим видом. Подобный специальный режим создан вместо системы усовершенствованного зрения, которая показывает соответствующий вид с инфракрасной камеры.

“Пилот легко может видеть изображение окружающей обстановки и небольшие символы на HUD, но в то же время он может быть не в состоянии видеть реальную окружающую обстановку без помех,



сквозь изображение, которое выводится на экран”, сообщается в уведомлении FAA от 31 мая. “Тем не менее, системы синтетического зрения в состоянии удовлетворять необходимому уровню безопасности при комбинировании реального и виртуального вида, который пилот может видеть на изображении”.

В дополнение к требованию, что система синтетического зрения не будет ухудшать безопасности полетов или вмешиваться в окружающий вид визуальными данными, специальные условия регулятора требуют от Bombardier сделать возможность для пилота немедленно отключить и реактивировать дисплей системы синтетического зрения. Причем пилот должен иметь возможность это сделать без отрыва рук от штурвала или дросселей. Rockwell Collins уже разрабатывает схему монтажа переключателя на штурвале, который должен будет переключать коллиматорный индикатор между традиционной символикой, системой усовершенствованного зрения или синтетического зрения.

США ужесточат наказание

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) приравнивает хулиганов, направляющих луч лазерной указки на самолеты, к угонщикам, сообщает INFOX.

Действия хулиганов попадут под аналогичный закон и будут расцениваться как вмешательство в работу экипажа и бортпроводников. Штрафы для «лазерных хулиганов» могут достигать 11 тысяч долларов.

Ужесточить меры власти решили после всплеска случаев с направлением лазерных указок на воздушные суда. В прошлом году произошло около трех тысяч таких инцидентов, что вдвое больше по сравнению с количеством в позапрошлом году, и в 10 раз превышает число зафиксированных происшествий в 2005, передает USA Today.

Луч зеленой лазерной указки бьет на расстояние более 3 км и может надолго ослеплять. «Шутки» с направлением лазерных указок на самолеты запрещены во многих штатах. В Конгрессе рассматривается законопроект, согласно которому подобное баловство может попасть в разряд федеральных преступлений. Однако пока он не принят, нововведение FAA упростит процедуру наказания нарушителей.

Пока мощные лазерные указки в США свободно продаются, но в Швейцарии их продажу недавно полностью запретили. Швейцарская Федеральная служба здравоохранения регулярно получала обращения граждан, которых ослепили лазерными указками. При этом зачастую речь шла о пилотах самолетов и вертолетов или машинистах поездов.

G650 снова в воздухе

Компания Gulfstream Aerospace Corp. возобновила программу летных испытаний самолета G650, временно приостановленную в результате случившейся 2 апреля аварии. Первый с момента аварии полет был совершен 28 мая самолетом с серийным номером 6001. Самолет пробыл в воздухе 1 час 39 минут. В состав экипажа вошли старшие летчики-испытатели Джейк Ховард (Jake Howard) и Том Хорн (Tom Horne), а также инженер по летным испытаниям Билл Осборн (Bill Osborne).

“Мы провели все необходимые проверки и убедились в том, что сейчас мы можем без особого риска возобновить программу летных испытаний, - сообщил Прес Хенне (Pres Henne), старший вице-президент направления программ, разработки и испытаний компании Gulfstream. - Мы тесно сотрудничали с Федеральным управлением гражданской авиации в ходе решения данного вопроса и получили его согласие на возобновление летных испытаний. Мы осознаем свою ответственность за продолжение программы летных испытаний, и мы будем продолжать ее на должном уровне безопасности и со всей осторожностью. Самолет G650 поступит в эксплуатацию на правах флагмана семейства наших самолетов, воплощая в себе самые передовые технологии деловой авиации”.

Компания Gulfstream возобновила полеты четырех оставшихся в ее распоряжении испытательных самолетов. Компания по-прежнему рассчитывает пройти сертификацию самолета в 2011 году и ввести самолет в эксплуатацию в 2012 году, как было изначально заявлено на открытой презентации самолета в 2008 году.



Компания Gulfstream продолжает сотрудничество с Национальным комитетом по вопросам безопасности транспорта (NTSB) в рамках проводимого комитетом расследования произошедшей в апреле аварии.

За время летных испытаний G650 налетал около 1500 летных часов из 2200-часовой программы сертификации. Самолет уже завершил ряд испытательных этапов, в том числе калибровку воздушной скорости, испытания на флаттер, проверку совместной работы основной и вспомогательной

силовых установок, уровень шума при полете и тест на всасывание воды двигателем.

Подготовка к вводу в эксплуатацию G650 в 2012 году также идет по плану. Тренажер, который будет использоваться для обучения и сертификации пилотов G650, уже доставлен компанией Flight-Safety в Саванну. Ожидается, что тренажер получит сертификат FAA уровня D в 2012 году. Срок обучения для сертификации пилота будет варьироваться от 13 до 24 дней, в зависимости от уровня подготовки и опыта работы пилота на других самолетах Gulfstream.

Начало года у Bombardier многообещающее

1 июня 2011 Bombardier Inc. опубликовала финансовые результаты за первый квартал, закончившийся 30 апреля 2011 года. Это первый промежуточный отчет компании по стандартам МСФО. Доходы объединенной компании в первом квартале достигли \$ 4,7 млрд., что на 9% больше, по сравнению с \$ 4,3 млрд. за тот же период прошлого финансового года. Прибыль до уплаты налогов и других расходов (ЕВИТ) составила \$ 312 млн., по сравнению с \$ 279 млн. в прошлом финансовом году, что дает маржу ЕВИТ в первом квартале в размере 6,7%, по сравнению с 6,5% за соответствующий период прошлого финансового года.

Чистая прибыль компании достигла \$ 220 млн., по сравнению с \$ 195 млн. за аналогичный период прошлого финансового года. Общий объем портфеля заказов на 30 апреля 2011 г. составил \$ 55,1 млрд., по сравнению с \$ 52,7 млрд. на 31 января 2011 года.

“В целом, обе группы в первом квартале имели хорошие показатели, увеличив доход и ЕВИТ, что позволило получить более высокие показатели чистой прибыли и EPS”, сказал президент и главный исполнительный директор Bombardier Inc. Пьер Бодуан.

“Подразделение Bombardier Aerospace начало ощущать усиление на рынке деловых самолетов, особенно в верхнем сегменте. И в очередной раз наш вклад в развитие современных деловых самолетов приносит свои плоды, о чем свидетельствует повышение уровня новых заказов в этом квартале”, продолжает Пьер Бодуан. “В коммерческом сегменте самолетов наблюдается также повышение уровня



интереса со стороны клиентов, хотя медленнее, чтобы окончательно оправиться”.

Bombardier Aerospace получил доход в размере \$ 2,2 млрд., по сравнению с \$ 2 млрд. в первом квартале прошлого финансового года, в то время как уровень ЕВИТ достиг \$ 141 млн., или 6,4% от доходов, по сравнению с \$ 133 млн., или 6,8% в прошлом финансовом году. Авиационное подразделение компании поставило 61 самолет в первом квартале, закончившемся 30 апреля 2011 года, по сравнению с 56 воздушными судами в прошлом финансовом

году. Также за этот период Bombardier Aerospace получил 86 чистых заказов, по сравнению с 61 за аналогичный период прошлого финансового года. Объем портфеля заказов подразделения на 30 апреля 2011 г. увеличился на 10%, достигнув \$ 21,1 млрд., по сравнению с \$ 19,2 млрд. на 31 января 2011 года.

Показатели в сегменте бизнес-джетов, несмотря на разнонаправленную динамику, в общем показали положительные тенденции. Майский отчет 2011 года Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) показывает, что Bombardier Aerospace пока остается лидером на рынке деловой авиации как по доходам (40 %) так и по поставкам (39%) в первых трех месяцах 2011 календарного года. В первом квартале 2011 финансового года подразделение поставило 37 воздушных судов деловой авиации, в то время как в первом квартале 2010 финансового года заказчики получили 39 бизнес-джетов.

Группа получила 77 чистых заказов на бизнес-джеты, в том числе заказ от NetJets на 50 самолетов из семейства Global, по сравнению с 6-ю чистыми заказами за тот же период прошлого финансового года.

В этом году компания собирается перенести окончание финансового отчетного периода с 31 января на 31 декабря. Следовательно, четвертый квартал 2011 г. закончится 31 декабря 2011 года и будет состоять лишь из двух месяцев (ноябрь и декабрь). Соответственно в 2011 финансовом году будет 11 месяцев. Поставки за этот укороченный год по ожиданиям компании составят около 150 бизнес-джетов и около 90 коммерческих самолетов.

Бизнес-авиация США теряет конфиденциальность

Несмотря на активную оппозицию в лице отраслевых организаций и возражения со стороны Конгресса, Министерство транспорта США продолжает продвигать проект по обеспечению публичного доступа к информации о перемещениях самолетов частной и деловой авиации по бортовым номерам через отслеживающие системы он-лайн, сообщает Aviation Week.

Данный шаг практически аннулирует программу блокирования запроса по регистрационному номеру (Block Aircraft Registration Request, BARR), которая позволяет владельцам частных ВС скрывать информацию об их перемещениях от отслеживающих систем. Согласно новому порядку, право на анонимность смогут сохранить только те операторы, которые смогут доказать реальность создания угрозы авиационной безопасности и безопасности своих пассажиров в случае поступления информации в открытый доступ.

Таким образом, участники авиации общего назначения более не смогут претендовать на конфиденциальность в отношении полетов своих ВС, информация о которых будет предоставляться в открытом доступе через Интернет. “Данная акция призвана поддержать усилия президента Обамы в обеспечении прозрачности правительства, — комментирует министр транспорта США Рэй Лахуд. — И коммерческая авиация, и АОН одинаково используют общее воздушное пространство и пользуются услугами УВД. Общественность имеет право получать информацию об их деятельности”. Проект, предложенный 1 марта, вызвал волну протеста со стороны операторов и отраслевых объединений. Отрицательную оценку проекту



также дала Торгово-промышленная палата США и Конгресс.

Национальная ассоциация бизнес-авиации США (NBAA) немедленно резко отреагировала на предложенные изменения и потребовала сохранить программу BARR. “Действия правительства грубо нарушают наши права, — говорит президент NBAA Эд Болен. — Как мы неоднократно заявляли, нет и не может быть ни единого законного основания, по которому государственная служба может упрощать доступ к информации о частной деятельности любому, у кого есть Интернет. Это непостижимое изменение политики дает любому — террористу, преступнику,

папарацци, конкуренту — возможность отслеживать перемещения людей и компаний в режиме реального времени”.

Федеральная авиационная администрация (FAA) возражает, что имена пассажиров не будут разглашаться. Однако Болен называет этот аргумент “софистикой”. “По бортовому номеру любой, кто имеет хоть малейшую заинтересованность, сможет без труда узнать, кому принадлежит самолет”, — говорит он.

Керри Линч, Aviation Week
Источник: АТО



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 прилета

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	43	70	36	14	15	10	19	185
Великобритания	18	104	90	120	4	18	70	294
Франция	41	361	183	127	15	48	154	343
Италия	49	146	94	73	13	24	124	208
Австрия	13	10	13	9	4	7	4	26
Швейцария	8	47	36	25	6	6	5	114
Россия	7	47	174	237	16	27	0	452

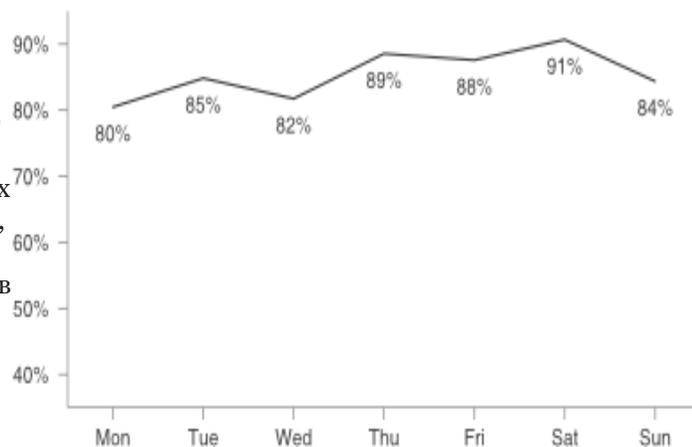
Количество Empty Legs.

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	21	4	5	1	0	7	4	13
Великобритания	8	79	35	3	4	6	3	24
Франция	3	7	16	4	1	10	7	33
Италия	1	2	13	18	5	7	8	17
Австрия	4	1	6	3	8	0	4	4
Швейцария	4	5	13	6	2	1	1	15
Россия	2	2	2	0	2	0	1	17

Индекс наличия свободных самолетов

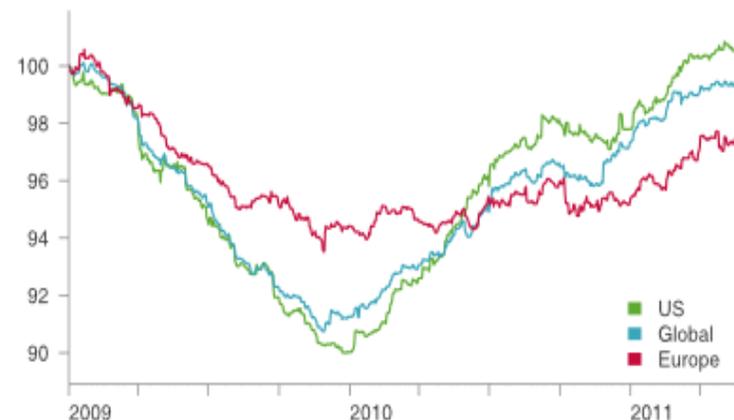
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1608	€ 1589	€ 1583
Cessna Citation Excel	€ 2783	€ 2765	€ 2776
Bombardier Challenger 604	€ 4804	€ 4739	€ 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 прилета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	4
3	Лутон, Лондон	3
4	Ле Бурже, Париж	2
5	Женева	5
6	Пулково, СПб	6
7	Цюрих	8
8	Фарнборо, Лондон	7
9	Барисполь, Киев	10
10	Галилео Галилей, Пиза	39

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