



Ориентация на новые рынки заставляет производителей бизнес-джетов придумывать новые маркетинговые ходы. Удачный ребрендинг - это один из самых действенных методов сфокусировать на себе внимание. Смена наименований может применяться для упорядочения модельного ряда. Так поступили Bombardier с Global Express XRS, переименовав его в Global 6000, Hawker Beechcraft с программой Premier II - Hawker 200 и Airbus, унифицировав наименования своих корпоративных и VIP самолетов. Однако есть и другие мотивы для смены устоявшегося названия. Например, в автомобильной промышленности производители предпочитают выводить на региональные рынки модели под благозвучными для местного населения названиями. На этой неделе подобный ребрендинг произошел и в консервативной отрасли деловой авиации. Компания Gulfstream решила на переименование своей новой модели, ранее известной под индексом G250. Теперь его надо называть G280. Обоснованием служит более благоприятное восприятие этого числа в некоторых культурах, в частности в китайской.

Несмотря на то, что в Китае сейчас правит Коммунистическая партия, современные китайцы чтут наследие своей многовековой культуры. Феншуй, китайский календарь, у-шу и китайская нумерология даже в западном мире получили распространение. В случае с Gulfstream решающее значение сыграла нумерология. На китайском рынке компания имеет подавляющее преимущество, и к тому же недавно было подписано соглашение с Minsheng Financial Leasing о поставке в будущем 50 самолетов, в том числе G280 (G250). Дело в том, что для китайцев цифра 8 имеет такое же позитивное значение, как для нас семерка. И еще цифра 2 может означать для многих гармонию, так как двойка означает удвоение. Вот такой маркетинг!



Gulfstream переименовывает G250

Компания Gulfstream Aerospace Corp. 18 июля 2011 г. объявила о переименовании самолета суперсреднего класса Gulfstream G250. Теперь бизнес-джет будет называться Gulfstream G280.

стр. 9



Безопасность умножается на три

Правительство решило увеличить объем финансирования Федеральной целевой программы по развитию гражданской авиационной техники на 10%. Это должно повысить безопасность полетов в три раза до 2015 года.

стр. 10



За счет малой авиации

Администрация президента США вышла с предложением взимать "плату за вылет" в размере \$25 и увеличить сроки амортизации самолетов и вертолетов. Эти меры являются угрозой не столько для авиакомпаний, сколько для частных владельцев

стр. 11



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: +1,34%; индекс стоимости: -0,28%

стр. 12

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Boeing отмечает 15 лет проекта BBJ

15 июля 2011 года поставкой самолета BBJ китайскому оператору Deer Jet, компания Boeing отметила 15-ю годовщину подразделения Boeing Business Jets (BBJ). Поставленный в Китай бизнес-джет стал третьим из четырех BBJ, заказанных этой авиакомпанией.

В Сиэтле, на церемонии передачи нового BBJ представителям Deer Jet, собрались десятки нынешних и бывших сотрудников BBJ, чтобы отпраздновать 15-летие этой программы.

“Мы были настолько удовлетворены комфортом и эксплуатационными качествами нашего первого BBJ, что с нетерпением ждали поставку очередного нового самолета”, сказал президент Deer Jet Airlines Чжан Чжи.

“Через пятнадцать лет после выхода на рынок бизнес-джетов в качестве нишевого игрока, подразделение Boeing Business Jets выросло до лидера отрасли”, сказал президент BBJ Стив Тейлор. “Мы предлагаем больше пространства, больше комфорта и больше выгоды, чем любой из традиционных производителей бизнес-джетов, а также даем один из лучших показателей надежности и поддержки продукта в отрасли”.

В июле 1996 года Boeing и General Electric организовали совместное предприятие BBJ. Первым продуктом компании стал модифицированный 737-700 для корпоративного и VIP-применения. Поскольку спрос на большие бизнес-джеты рос, подразделение BBJ также преуспевало. Продажи самолетов BBJ и VIP-вариантов широкофюзеляжных моделей значительно превзошли ожидания.

По словам Тейлора, сейчас бренд BBJ строится на двух новых продуктах – 787 VIP и 747-8 Intercontinental VIP.



В общей сложности, за время действия программы было заказано 205 самолетов, из которых поставлено заказчикам 168 воздушных судов, в том числе и этот BBJ для Deer Jet.

Заказы и поставки Boeing Business Jets с июля 1996 года		
BBJ / VIP модели	Заказы	Поставки
737	9	9
BBJ (BBJ2, BBJ3, BBJ C)	154	138
757	5	5
767	8	8
777	5	5
787	12	0
747-400	3	3
747-8 Intercontinental	9	0
ВСЕГО	205	168

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
2011
www.jetexpo.ru

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ
Vnukovo-3
MOSCOW

VistaJet вступает в ОНАДА

VistaJet, ведущий мировой оператор бизнес авиации с крупнейшим в Европе и Азии собственным флотом и штаб-квартирой в Зальцбурге, Австрия, в июне 2011 года присоединился к Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА).

Это сотрудничество с VistaJet отображает не только рост Ассоциации, но и признание ее деятельности на международном уровне.

Для оператора мирового уровня, предоставляющего услуги исключительного качества, Россия является ключевым рынком, влияющим не только на развитие компании, но и на рост отрасли. Вместе с ОНАДА усилия в этом направлении будут еще эффективнее.

Томас Флор, Основатель и Председатель Правления VistaJet говорит: «Российские клиенты всегда остаются довольны нашим сервисом, и мы видим растущий спрос на рынке, участниками которого мы являемся. VistaJet надеется на свое дальнейшее развитие на рынке и с удовольствием будет делиться своим опытом через Ассоциацию.»

Анна Серезкина, Исполнительный директор ОНАДА, уверена, что участие VistaJet в ОНАДА будет способствовать продвижению и развитию деловой авиации в России. «Я хочу поблагодарить VistaJet за принятое решение и оказанное доверие, а также за готовность делиться знаниями и опытом в рамках совместных мероприятий, которые мы готовим. Безусловно, участие VistaJet в ОНАДА и совместная деятельность привлекут внимание общественности и буду на пользу всем.»

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) была образована в 2009 году после объединения НАДА и УВАА. Сейчас в состав



Global Express VistaJet в Южно-Сахалинске. фото Виктор Желдак

Ассоциации входит 55 компаний, представляющих весь спектр компаний – участников рынка деловой авиации России.

VistaJet, с главным офисом в Швейцарии и операционными центрами в Лондоне, Зальцбурге, Дубай, Куала Лумпур и Гонконге, занимает уникальное место на рынке, предлагая клиентам программные решения с гарантией предоставления услуг по фиксированным ценам на территории Европы, Ближнего и Среднего Востока, Азиатско-

Тихоокеанского региона, а также услуги по организации чартерных рейсов.

Клиенты VistaJet могут совершать полеты на новых самолетах Bombarider, включая Global Express XRS, Challenger 850, Challenger 605, Learjet 60XR, и в ближайшем времени Global 6000. VistaJet строго придерживается политики использования новых самолетов, средний возраст которых составляет 2 года, без присутствия самолетов старше трех лет.

Aircell станет Gogo

Провайдер голосовых и интернет услуг на борту самолетов компания Aircell заявила в конце прошлой недели, что официально меняет свое наименование на Gogo. Кроме смены названия, бренд Gogo получил новый облик.



Представители компании говорят, что новый образ позволит компании сфокусировать клиентов на продуктовой линейке Gogo. Под этим брендом, который существует уже несколько лет, компания развивала услуги предоставления интернет-доступа на бортах самолетов регулярных авиакомпаний.

Однако название Aircell не исчезнет. Компания будет продолжать использовать это название в продуктах, направленных на бизнес-авиацию.

Для бизнес-авиации компания предлагает несколько систем голосового и интернет доступа, которые сертифицированы практически для всех бизнес-джетов. Также недавно компания выпустила первый смартфон на базе модифицированной версии Android, разработанный специально для использования в самолетах и оснащенный большим 3,8-дюймовым сенсорным экраном, Bluetooth, аудио-разъемом и алфавитно-цифровой клавиатурой.

Eurocopter поставил 1000 EC135

21 июля 2011 Eurocopter поставил 1000-й вертолет EC135. Спустя пятнадцать лет после схода с конвейера завода Eurocopter в Донаувёрт, Германия, первого вертолета этого семейства, президент и генеральный директор Лютц Бертлинг (Lutz Bertling) вручил ключи от юбилейного вертолета представителю нового владельца – президенту автомобильного клуба Германии ADAC Питеру Мейеру. Эта организация является одним из самых давних клиентов Eurocopter. 1000-й EC135 станет 51-м вертолетом во флоте ADAC, куда входят также BK117 и EC145.

В своей приветственной речи по случаю этого важного события Лютц Бертлинг особо отметил значение EC135 для немецкого производственного и проектного подразделения Eurocopter, расположенного в Донаувёрт.

Когда в 1996 году авиационная спасательная служба ADAC выбрала EC135, она стала одним из первых операторов вертолетов этого типа. Позднее EC135 стал самым популярным легким двухдвигательным вертолетом в мире, который эксплуатируют более 220 клиентов по всему миру. Спасательная служба ADAC имеет в своем парке 32 вертолета EC135, которые к настоящему времени налетали 95000 часов.



© Copyright Eurocopter, Charles Abarr

«Поставка 1000-го EC135 является знаменательным событием для Eurocopter, и дает нам дополнительный стимул продолжать развивать нашу продукцию в тесном контакте с клиентами. Мы всегда уделяли особое внимание обеспечению оптимальных условий для спасательных операций и безопасности команды спасения», сказал Лютц Бертлинг, выступая на мероприятии.

6-местный EC135 оснащен двумя газотурбинными двигателями, которые позволяют ему разогнаться до скорости в 254 километров в час и иметь среднюю дальность в 635 км. Также сильной стороной EC135 является бесшарнирный несущий винт и хвостовой винт типа фенестрон, которые позволяют существенно снизить уровень шума и вибрации в полете (внешний шум на 7 дБ ниже, чем предел, установленный ИКАО).



Embraer укрепляется в Китае

Бразильский авиастроитель Embraer подписал меморандум о взаимопонимании с китайской лизинговой компанией Minsheng Financial Leasing, дочерней компанией Китайской банковской корпорации “Миньшэн” (China Minsheng Banking Corporation Ltd). Согласно подписанному документу, Minsheng Financial Leasing намеревается приобрести 20 самолетов Embraer. Этот заказ должен быть преобразован в твердый в течение ближайших пяти лет. Поставки могут начаться в 2011 г.

В компании не уточняют, будут ли это самолеты Legacy 600/650, которые начнут собирать на совместном бразильско-китайском предприятии Harbin Embraer Aircraft Industry (HEAI). СП образовано Embraer и AVIC (Aviation Industry Corporation of China) в 2001 г. и занималось сборкой самолетов ERJ135/140/145. В апреле 2011 г. сторонам удалось достичь соглашения о переквалификации завода на сборку самолетов Legacy 600/650 при сохранении всей инфраструктуры.

“Сейчас китайский рынок бизнес-авиации обладает самым большим в мире потенциалом для развития, и мы рады, что Embraer стал партнером Minsheng Financial Leasing”, — говорит президент Embraer Executive Jets Эрнест Эдвардс. Он уверен, что компания сможет в полной мере удовлетворить потребности стремительно развивающегося китайского рынка деловой авиации.

“Этот меморандум заложил прочную основу для того, чтобы компания Minsheng Financial Leasing стала ведущим лизингодателем в Китае”, — говорит глава компании Кун Линьшань. Он отмечает, что надеется на расширение парка ВС при партнерстве с Embraer, которое по обоюдным планам сторон, будет долгосрочным.

Источник: АТО

Textron отчитался за второй квартал 2011

20 июля 2011 года Textron Inc. объявила о результатах второго квартала 2011 года. В структуру компании входят производитель самолетов Cessna Aircraft и вертолетов Bell Helicopter. Прибыль Textron по результатам второго квартала 2011 г. составила \$ 0,29 на одну акцию, по сравнению с \$ 0,27 на одну акцию во втором квартале 2010 года. Доходы корпорации за квартал составили \$ 2,7 млрд., увеличившись на \$ 19 млн. по сравнению со вторым кварталом 2010 года.

“В результатах второго квартала большую роль сыграли выгодные продажи и эффективность затрат подразделений Bell и Industrial”, сказал председатель и главный исполнительный директор Textron Скотт С. Доннелли. “Также Cessna вернулась к операционной прибыли, в основном за счет увеличения поставок и объема послепродажного обслуживания по сравнению с первым кварталом”.

Textron подтвердил свой прогноз на 2011 год по прибыли на одну акцию, которая должна составить на конец года от \$ 1,00 до \$ 1,15.

По словам Доннелли, спрос на коммерческие самолеты оставался стабильными. Учитывая текущие уровни интереса клиентов и активность по заказам,

компания ожидает значительного увеличения спроса во второй половине этого года, что похоже на ситуацию, которая наблюдалась в прошлом году.

Доходы Cessna увеличилась на \$ 17 млн., что отражает рост на рынке послепродажного обслуживания. Во втором квартале Cessna поставила 38 новых реактивных самолетов Citation, тогда как во втором квартале прошлого года производитель поставил 43 самолета. Прибыль этого подразделения выросла на \$ 2 млн. из-за увеличения доходов в квартале. Объем портфеля заказов Cessna на конец второго квартала составил \$ 2,5 млрд., снизившись на \$ 113 млн. по сравнению с концом первого квартала 2011 года.

Доходы подразделения Bell увеличились на \$ 49 млн. во втором квартале 2011 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Bell поставил 9 V-22, 8 H-1 и 22 коммерческих вертолета за квартал, по сравнению с 8 V-22, 3 H-1 и 21 коммерческими вертолетами во втором квартале прошлого года. Прибыль Bell выросла на \$ 12 млн. Bell имеет объем портфеля заказов на конец второго квартала в размере \$ 7,0 млрд., что на \$ 365 млн. меньше, чем на конец первого квартала 2011 года.

	2-й кв. 2011	2-й кв. 2010	1-е полугодие 2011	1-е полугодие 2010
Доход, \$ млн.				
Cessna	652	635	1 208	1 068
Bell	872	823	1 621	1 441
Прибыль, \$ млн.				
Cessna	5	3	-33	- 21
Bell	120	108	211	182

В Риге ждут 200 частных самолетов

Компания по оказанию услуг бизнес-авиации FBO Rīga прогнозирует, что на будущей неделе, то есть во время проведения международного фестиваля “Новая волна”, будет такой же наплыв частных самолетов, как и в прошлом году, когда одновременно на терминале предприятия стояло 50 самолетов в день.

Об этом на специально созванной пресс-конференции рассказали члены правления FBO Rīga Леонид Городницкий и Роман Старков. По их словам, в течение года ежедневно предприятие обслуживает в среднем по 1-3 самолета в день. Пик приходится именно на июль, когда в Юрмале проходит “Новая волна”. Самолетами бизнес-авиации в Ригу слетаются в основном гости из России, Украины и Казахстана.

FBO Rīga прогнозирует, что в этом году, как и в прошлом, на конкурсной неделе будет обслужено около 200 самолетов. Возможно, что их будет больше, так как предстоящий фестиваль - юбилейный.

Эксперты также отмечают, что Международный аэропорт “Рига” закрепляет лидирующую позицию в сфере бизнес-авиации не только в Прибалтике, но и по всей Восточной Европе. В течение одного года Рига приняла около 2 000 частных самолётов, что для местного сектора авиации является серьёзным показателем. “Выгодное географическое положение, обслуживание на высоком уровне, дружественная ценовая политика и окружающая среда – по этим причинам всё больше компаний и частных лиц из соседних стран предпочитают базировать свои самолёты именно в Риге”, - замечает Городницкий.

Источник: DELFI



Брайан Хамфрис уходит



Фабио Гамба

Фабио Гамба сменит на этом посту Брайана Хамфриса, который останется в роли Президента ЕВАА. Недавно Брайан Хамфрис вошел в Консультативный Совет компании Milestone Aviation Group, которая специализируется на финансировании и аренде вертолетов и деловых самолетов. Milestone Aviation Group основана в августе 2010 года Ричардом Сантулли, который был основателем NetJets.

Фабио Гамба в качестве генерального директора будет работать в штаб-квартире Ассоциации в Брюсселе. Он также возьмет на себя значительную активную роль в поддержании связей с членами ЕВАА.

Фабио Гамба до недавнего времени был заместителем генерального секретаря Ассоциации европейских авиакомпаний (АЕА). Г-н Гамба начал свою профессиональную карьеру в Организации гражданского аэронавигационного обслуживания (Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO). Затем он перешел на работу в компанию Boeing, где

В понедельник, 18 июля 2011 года, Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) объявила о назначении Фабио Гамба в качестве генерального директора ассоциации. Он начнет работу в новой должности с 1 сентября 2011 г.

занимал различные должности и в итоге стал заместителем директора по развитию бизнеса и стратегии в Европе.

Брайан Хамфрис присоединился к ЕВАА в качестве председателя в 1996 году, и занимал эту должность до 2004

года. Одновременно он занимал должность управляющего директора Shell Aircraft, а затем генерального директора Shell Aircraft International. После своего ухода из Shell в 2005 году он стал генеральным директором ЕВАА, а в 2009 году совмещал должности президента и генерального директора. В качестве президента ЕВАА Брайан Хамфрис будет играть активную стратегическую роль в Совете управляющих ассоциации.

“Мы рады приветствовать Фабио в качестве нового генерального директора ЕВАА”, сказал Брайан Хамфрис. “Роль ЕВАА, обязанности и направления деятельности организации растут в соответствии с быстрорасширяющимся количеством членов и быстроменяющейся европейской инфраструктурой. Фабио привнесет правильное сочетание энергии, навыков и знаний, что необходимо для поддержания успеха нашей ассоциации. Большой опыт в сегменте авиаперевозок в дальнейшем станет ценным активом в работе по популяризации среди европейских лидеров деловой авиации как важной отрасли европейской экономики“.



Брайан Хамфрис

В Абу-Даби растет спрос

На прошлой неделе оператор аэропорта Al Bateen Executive Airport заявил о 40% росте количества взлетно-посадочных операций в первом полугодии 2011 года. По словам генерального менеджера аэропорта Стивена Джонса, в ближайшее время количество выполняемых рейсов здесь продолжит расти.

Также растут операции коммерческих перевозчиков, которые показали 12-процентный рост с января по июнь 2011 года по сравнению с аналогичным периодом в 2010 году. Это соответствует более 4500 рейсам в первой половине года.

Быстрое развитие аэропорта можно связать с расширением числа использующих его авиаперевозчиков, к которым недавно добавилась авиакомпания Rotana Jet, начавшая свою деятельность в начале 2011 года на самолете Gulfstream G450.

Признаком того, что деловая авиация в ОАЭ оправилась от двухлетнего спада, можно считать 36-процентный рост аэропортовых операций, который наблюдался еще в 2010 году.

Кроме того, в январе этого года аэропорт Al Bateen Executive Airport снизил налоги на посадку и стоянку самолетов на 35% и 17%, соответственно, с целью привлечения новых частных рейсов. Аэропорт Al Bateen Executive Airport открылся в 2008 году. Это единственный в мире аэродром частных перевозок, по техническим возможностям не уступающий коммерческим аэропортам.



Аэропорт Геленджик открывает новый курс взлета

19 июля 2011 года в аэропорту Геленджик открылся новый курс взлета - впервые здесь произведен взлет по курсу в сторону гор. Аэропорт Геленджик станет вторым в России, где будет возможно выполнение взлета с подобным курсом. Взлет совершил пассажирский самолет авиакомпании ЮТэйр в 14:25 мск.

До настоящего времени в России существовал только один аэропорт с пассажиропотоком свыше 100 тыс. человек в год, где был возможен курс взлета в сторону гор - аэропорт Мурманска.

В Геленджике с момента открытия аэропорта в мае 2010 г. существовал только один курс взлета - в сторону моря. Производить взлет по данному курсу при ветре свыше 5 м/с невозможно, при этом неблагоприятная ветровая нагрузка - основная причина всех задержек и отмен рейсов в расписании аэропорта Геленджик. Второй курс взлета позволит свести их количество к минимуму.

Работа по организации второго курса взлета началась в августе прошлого года. К разработке проекта были привлечены ГосНИИ «Аэронавигация» и ООО «Геодинамика-М». Были произведены многочисленные замеры и расчеты, которые прошли несколько ступеней проверок. Кроме того, в российские авиакомпании были переданы данные по новому курсу взлета для предварительной отработки на авиатренажерах.



Сергей Лихарев, генеральный директор «Базэл Аэро»: «Ввод второго курса взлета в Геленджике - уникальный проект. Не только потому, что один из немногих в России и в мире. Этот проект невероятно трудоемкий и длительный, здесь важна была каждая деталь, важно было ничего не упустить из виду, все тщательно проверить и перепроверить, чтобы гарантировать максимальную безопасность. При этом мы преодолели немало организационных трудностей, провели множество переговоров и согласований... И наконец, мы рады сообщить, что проект готов к запуску. Уверен, это еще больше повысит привлекательность аэропорта Геленджик для российских авиакомпаний, что, в свою очередь, будет способствовать развитию сети направлений».

Источник: Базэл Аэро



G150 установил рекорд скорости

Демонстрационный самолет компании Gulfstream Aerospace G150 недавно установил еще один мировой рекорд скорости между парами городов. Полет между г. Гандер, Ньюфаундленд, Канада, и Женевой, Швейцария, самолет преодолел на 37 минут быстрее предыдущего рекорда.

G150 пролетел 2464 морских мили (4563 км) между двумя городами за 5 часов и 6 минут. Его средняя крейсерская скорость в этом полете составила 0,8 Маха.



Пилотировали самолет международные капитаны Дэвид Стинфилд и Ник Роуз. Рекорд был установлен по пути на Европейскую конференцию и выставку деловой авиации EBACE 2011. Кроме экипажа на борту самолета также находилось четыре пассажира. G150 имеет дальность 3000 морских миль (5556 км) при крейсерской скорости 0,80 Маха. Национальная Ассоциация Воздухоплавания США подтвердила этот рекорд и направила его в Швейцарию в Международную авиационную федерацию для утверждения в качестве мирового рекорда скорости.



Все Falcon 7X летают

Практически все самолеты Dassault Falcon 7X вернулись к нормальной эксплуатации. Повторная авторизация всего парка Falcon 7X была проведена EASA 7 июля 2011 года, сообщает AINonline. На сегодняшний день только три Falcon 7X пока остаются на земле, но это не связано с техническими проблемами, в связи с которыми были приостановлены полеты этого бизнес-джета в конце мая 2011 года.

В результате расследования инцидента производитель определил, что проблема была связана с некорректной работой электронного блока управления горизонтальным стабилизатором (HSECU). Так как на самолетах Falcon 7X устанавливались блоки двух версий с номерами 051244-02 и 051244-04, то производителю пришлось проверять оба HSECU на неисправность. В итоге, блоки 02 оказались исправными и самолеты, оснащенные такими устройствами, получили возможность летать с 16 июня 2011 года, а это почти 80% от всего флота Falcon 7X. А вот электронные блоки с номером 04 пришлось заменить. Для этого компания Dassault разработала новый блок под номером 05.

Однако, несмотря на устранение причины потери управляемости, все самолеты Falcon 7X пока имеют летные ограничения в соответствии с Директивой летной годности, выпущенной EASA 16 июня 2011 года. В частности, ограничена максимальная скорость на уровне 0,85 Маха, вместо 0,90 Маха, которая была доступна в первоначальной конфигурации самолета. Это ограничение будет действовать до момента сертификации нового программного обеспечения системы управления полетом. Dassault рассчитывает подготовить новое ПО к сентябрю этого года.



Напомним, что в среду, 25 мая 2011, в процессе снижения при заходе на посадку в Малайзии 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.



Gulfstream переименовывает G250

Компания Gulfstream Aerospace Corp. 18 июля 2011 г. объявила о переименовании самолета суперсреднего класса Gulfstream G250. Теперь бизнес-джет будет называться Gulfstream G280. Решение было принято в результате растущего спроса на бизнес-джеты в мире и следствием оперативной реакции компании на разнообразную культуру ее международных клиентов.

“С тех пор как Gulfstream G250 был выпущен в 2008 году и представлен клиентам по всему миру, мы поняли, что G280 представляет для некоторых культур более приемлемую числовую последовательность, - комментирует старший вице-президент отдела маркетинга и продаж компании Gulfstream Лэрри Флинн (Larry Flynn). “Мы высоко ценим наших международных клиентов, и смена названия самолета отображает наше стремление понять различные культуры, работающие в международной деловой среде”.

Названия остальных моделей самолетов компании Gulfstream останутся прежними.

Компания Gulfstream представила G280 на выставке и конференции Национальной ассоциации авиационного бизнеса (NBAA), проходившей в Орландо в 2008 году. Модель предлагает максимальную дальность и скорость полета, а также самый просторный салон в своем классе. Бизнес-джет способен совершать рейсы протяженностью до 3400 морских миль на скорости 0,80 Маха и развивать эксплуатационную скорость до 0,85 Маха. Модель G280 может подняться на максимальную высоту 45 000 футов при начальной крейсерской высоте 41 000 футов. Способность самолета G280 совершать рейсы на расстояния до 3 400 морских миль означает, что он может пролететь без остановки от Нью-Йорка до Лондона или от Лондона до Дубая.



Самолет оснащен новыми крыльями с околосвуковым профилем, оптимизированными для высокоскоростного крейсерского полета и улучшенных взлетно-посадочных характеристик. При максимальной взлетной нагрузке модель G280 может подняться в воздух с взлетно-посадочной полосы длиной 5 000 футов.

Пассажиры самолета G280 ожидают самый большой в этом классе салон с площадью на 17-35% больше, чем в любом другом крупногабаритном среднемагистральном бизнес-джете. Дополнительное пространство использовано для увеличения багажного отсека, расширения рабочего пространства бортовой кухни и установки более просторного туалета. Самолет также предлагает 19 панорамных окон, самый низкий в отрасли уровень шума в салоне,

вакуумную туалетную систему и доступ во время рейса к багажному отделению с полезным объемом 120 куб. футов.

Программа летных испытаний G280 продолжается. Три самолета, проходящие летные испытания, уже налетали более 1400 часов в 525 полетах. Завершено производство первого серийного самолета с номером 2004, проходящего в настоящее время производственные приемочные испытания в компании Israel Aerospace Industries недалеко от Тель-Авива. Внутренняя отделка будет производиться в центре окончательной сборки среднегабаритных самолетов компании в Далласе, где модель G280 будет укомплектована и покрашена.



Безопасность умножается на три

Правительство решило увеличить объем финансирования Федеральной целевой программы по развитию гражданской авиационной техники на 10%. Это должно повысить безопасность полетов в три раза до 2015 года. Впрочем, эксперты смотрят скептически на подобные планы.

Правительство России внесло изменения в Федеральную целевую программу (ФЦП) по развитию гражданской авиационной техники России на период до 2015 года. Об этом говорится в постановлении кабинета министров, сообщает РИА «Новости».

В новой версии документа уделено внимание безопасности полетов – ранее конкретные планы в данной сфере обозначены не были, в то время как теперь указан план о «повышении безопасности полета в три раза». Кроме того, предусмотрено и снижение уровня шума двигателей.

Правительство также снизило прогнозы по доходам от кооперационных работ в данной области до 4,9 млрд рублей с предусмотренных ранее 7,2 млрд рублей. Прогноз по рыночным доходам российского авиапрома от услуг системы послепродажного обслуживания новой авиатехники снижен с 12 до 3,1 млрд рублей.

В то же время объем финансирования ФЦП в 2006–2015 годах пересмотрен на 10% в сторону повышения – до 388,371 млрд рублей с предусмотренных ранее 352,922 млрд. Федеральный бюджет выделит на эту программу 225,919 млрд рублей, а не 201,497 млрд рублей, как прогнозировалось ранее. Предполагается, что в рамках программы на внутренний рынок будет поставлено 100–150

самолетов SSJ-100 двух модификаций. Кроме того, российские авиакомпании получат региональные самолеты Ан-148.

Что касается разработок, планируется добиться снижения веса силовой конструкции до 10–15%, а не 20%, как сообщалось ранее. А ресурсы самолетов нового поколения увеличатся в 1,5 раза, а не в 2–3, как в прежней версии программы.

В 2011 году объем продаж финальной продукции составит 45,1 млрд рублей, в 2012 году – 57,3 млрд, в 2013 году – 70,4 млрд, в 2014 году – 86,9 млрд, в 2015 году – 92 млрд рублей. В Совбезе РФ оценили потребность российской авиации до 2020 года почти в 1300 новых самолетах.

Глава экспертного агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев уверен, что до 2015 года российские авиастроители не смогут повысить безопасность полетов в три раза. «Не все самолеты, создаваемые в рамках программы, будут построены в таком количестве, чтобы оказать серьезное влияние на уровень безопасности авиаперевозок», – говорит эксперт.

По его словам, новое поколение авиалайнеров проектируется с учетом самых строгих международных требований и самого жесткого сертификационного базиса. Впрочем, видимые результаты можно будет наблюдать после того, как лайнеры будут введены в массовую эксплуатацию. Однако пока построено только два самолета SSJ-100. «Конечно, до 2015 года парк этих машин будет исчисляться десятками. Но сейчас в российской гражданской авиации эксплуатируются порядка

400 зарубежных самолетов и еще несколько сотен отечественных машин. Выход на рынок SSJ-100 не сможет кардинально повлиять на статистику», – считает Олег Пантелеев.

«Изменить статистические данные может не только появление новых самолетов отечественного производства, но и создание необходимой наземной инфраструктуры, улучшение качества подготовки персонала. Это очень долгий процесс», – отметил Олег Пантелеев.

Впрочем, уже сейчас можно говорить о том, что российская авиация продвинулась вперед по уровню безопасности полетов. «Например, система управления SSJ-100 имеет ряд особенностей, которые отличают ее от зарубежных образцов авиатехники. В случае отказа одного из двигателей самолет сможет продолжить безопасный полет. А автоматика лайнера может управлять действиями экипажа. Например, если пилот некорректно выполняет тот или иной маневр, система управления самолетом не даст ему превысить максимально установленную скорость», – рассказал Олег Пантелеев.

Он также напомнил о проблеме использования лазеров для ослепления пилотов. Впрочем, по мнению эксперта, на создание системы, которая бы могла снижать интенсивность излучения, потребуются многие годы. «Но в любом случае эта проблема должна быть решена на земле. Было бы неверно возлагать необходимость ее решения на авиаконструкторов», – заключил Олег Пантелеев.

Источник: Взгляд



За счет малой авиации

Администрация президента США вышла с предложением взимать “плату за вылет” в размере \$25 и увеличить сроки амортизации самолетов и вертолетов. Эти меры являются угрозой не столько для авиакомпаний, сколько для владельцев воздушных судов авиации общего назначения (АОН). Особое раздражение Обамы вызывает деловая авиация. При этом позиция президента США не отличается последовательностью. В октябре прошлого года он поддерживал ускорение амортизации, видя в этом стимул для развития малой авиации.

Не без поддержки администрации Обамы владельцы бизнес-джетов всего несколько месяцев назад получили возможность списывать амортизационные расходы единовременно, при покупке воздушного судна. Это позволило отрасли выстоять в кризис, развиваться и создавать новые рабочие места. Теперь, в условиях острого бюджетного дефицита, власти изменили свою позицию и стали сторонниками жестких фискальных мер.

Не меньшее раздражение вызвало и намерение администрации президента США ввести “вылетные” платежи для малоразмерных самолетов и вертолетов. Для авиакомпаний, чьи лайнеры несут на борту сотню или две пассажиров, плата в \$25 не страшна - приведет лишь к незначительному росту издержек в пересчете “на одно кресло”. Владельцы самолетов и вертолетов, в которых сидят четыре-восемь человек, оказываются в более сложном положении - они не могут “раскинуть” издержки на большое число клиентов.

Не случайно именно представители АОН решились на публичный демарш против попытки властей ужесточить налоговую политику. Открытое письмо в



Сенат и Конгресс США подписали главы Ассоциации владельцев воздушных судов и пилотов (Aircraft Owners and Pilots Association - AOPA), Ассоциации экспериментальной авиации (Experimental Aircraft Association - EAA), Ассоциации производителей авиации общего назначения (General Aviation Manufacturers Association - GAMA), Международной вертолетной ассоциации (Helicopter Association International - HAI), Национальной ассоциации воздушного транспорта (National Air Transportation Association - NATA) и Национальной ассоциации деловой авиации (National Business Aviation Association - NBAA).

В письме отмечается, что сборы с пользователей - порочная практика. Подобный подход, по мнению американских авиаторов, послужил одной из причин слабости АОН в Европе. Куда более справедливой, действенной и эффективной они считают систему

взимания налогов через акцизы на авиационное топливо.

Представители вертолетного сообщества отмечают, что винтокрылые машины играют важную социальную роль. Их услугами пользуются службы экстренной медицинской помощи, “воздушные пожарные”, спасатели, силовые структуры... При этом с вертолетчиков взимают плату за пользование услугами системы управления воздушным движением (УВД), хотя обычно они летают слишком низко для того, чтобы попадать в поле зрения диспетчеров. У вертолетов частота взлетов-посадок выше, чем у самолетов, и новый налог ударит по ним сильнее.

В заявлении руководства ассоциаций АОН отмечается, что новый принцип взимания налогов породит рост бюрократии. В результате эффективность системы снизится - вырастут затраты на содержание чиновников.

В конце своего письма, адресованного сенаторам и конгрессменам, лидеры малой авиации США пишут: “Мы призываем вас не создавать новых структур федеральной бюрократии, которые необходимо будет финансировать за счет операторов авиации общего назначения - во имя сокращения дефицита. Это бессмысленный и обреченный на провал подход”.

Налоговые новации Барака Обамы ставят под угрозу благополучие АОН. В настоящее время эта отрасль американской экономики генерирует доходы в размере \$150 млрд в год и дает работу примерно 1,2 млн человек.

Источник: Финам.гу



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе.



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 18 по 24 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	30	26	48	54	4	17	32	168
Великобритания	37	85	181	68	17	26	20	325
Франция	43	164	290	135	5	97	94	311
Италия	33	93	129	166	16	50	99	346
Австрия	13	2	13	20	4	8	23	30
Швейцария	13	80	137	30	4	10	25	121
Россия	11	24	124	156	7	38	19	447

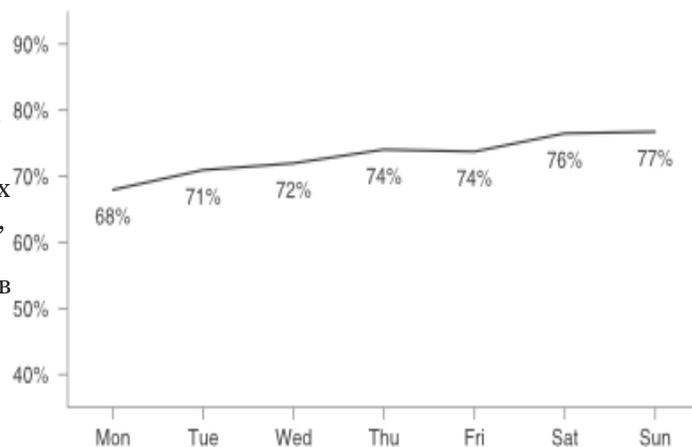
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 18 по 24 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	11	4	2	3	1	2	1	12
Великобритания	5	59	27	5	3	9	1	24
Франция	8	13	24	17	3	11	8	31
Италия	6	8	10	15	5	5	5	18
Австрия	2	2	4	2	0	1	2	9
Швейцария	4	5	17	10	1	1	2	16
Россия	4	2	4	1	0	2	1	13

Индекс наличия свободных самолетов

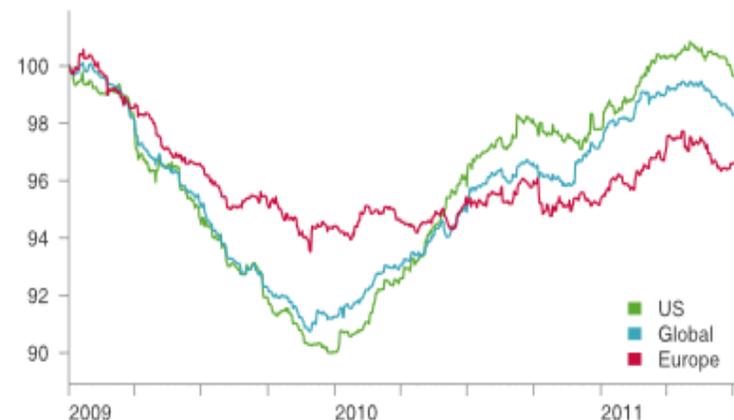
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1629	€ 1614	€ 1607
Cessna Citation Excel	€ 2848	€ 2678	€ 2763
Bombardier Challenger 604	€ 4774	€ 4749	€ 4754

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, 25 Cessna Citation Excel и 30 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	4
3	Ле Бурже, Париж	2
4	Лутон, Лондон	3
5	Женева	5
6	Фарнборо, Лондон	6
7	Коста Смеральда, Олбия	14
8	Пулково, СПб	7
9	Цюрих	8
10	Пиза	30

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