



На носу новый период деловой активности, следующий за расслабленным временем отпусков. И то, как в нем будет себя чувствовать бизнес-авиация, пока не понятно. Ожидания отрасли и прогнозы в целом имеют позитивные настроения. Однако фактором, который вносит неопределенность в будущие перспективы, является состояние мировой экономики в общем, и американской, в частности. На этой неделе на мировых фондовых рынках наблюдалась повышенная волатильность, вызванная снижением рейтинга США агентством Standard & Poor's. Причем некоторые эксперты сравнивали ее с таковой накануне кризиса 2008 года. К счастью, под конец недели биржевые игроки вроде начали успокаиваться и рынок начал отскок вверх.

Такая неопределенность настроения в бизнес-среде не способствует уверенности в отрасли деловой авиации. Здесь предпочитают спокойствие и постоянство. Да, в некоторых критических ситуациях бизнес-авиация может показать впечатляющий рост, как это уже было во время ближневосточных волнений и после японского катаклизма. Однако для продолжительного поступательного развития необходима уверенность в завтрашнем дне.

Другим заметным моментом подготовки к новым реалиям, можно назвать обновление высшего кадрового состава как у операторов, так и у производителей. На этой неделе стало известно, что General Dynamics продолжил реструктуризацию в руководстве своих авиационных подразделений. Вслед за сменой руководителя Jet Aviation, та же участь постигла и производителя бизнес-джетов Gulfstream, входящего в структуру корпорации. Новой время требует новых идей и людей (сразу вспоминается переименование G250 в G280).



FL Technics Jets наблюдает восстановление

Станет ли быстроразвивающийся рынок частных самолетов реальной альтернативой коммерческим самолетам? По прогнозам экспертов, парк частных воздушных судов к 2030 году увеличиться в два раза, и будет насчитывать около 30 900 самолетов. **стр. 8**



Перелом тренда или временная остановка?

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в июле 2011 г. По сравнению с июнем 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке снизился на 3%. **стр. 10**



Кривой софт

Глава Hawker Beechcraft Билл Бойсчер сообщил, что проблемы, обнаруженные в программном обеспечении авионики Honeywell Primus Epic, не позволили компании поставить запланированные на второй квартал несколько самолетов Hawker 4000. **стр. 11**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: -13,19%; индекс стоимости: +0,56%

стр. 12

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Сертификация G650 идет по плану



Gulfstream Aerospace недавно завершила несколько этапов летных испытаний ультрадальнего бизнес-джета G650. График сертификационных испытаний идет по плану, и к концу этого года компания планирует получить сертификат типа на этот самолет от Федерального авиационного управления США (FAA) и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA).

По состоянию на 16 июля 2011 г. четыре опытных самолета налетали по программе летных испытаний более 1760 часов в 535 полетах.

“Мы движемся в графике и неуклонно приближаемся к сертификации самолета в конце этого года”, сказал

Прес Хенне (Pres Henne), старший вице-президент по программам, разработке и тестированию Gulfstream. “Мы проделали большую работу в последние два месяца. Самолеты показывают очень хорошие качества.”

Самолет с номером 6004, первый опытный Gulfstream G650, полностью оборудованный интерьером, прошел сертификационные испытания системы удаления воды и отходов, а также системы предупреждения столкновений (TCAS) и системы предупреждения близости земли (EGPWS). Самолет с номером 6003 завершил сертификацию испытаний на обледенение крыла и кромки воздухозаборников двигателей.

Кроме того, четыре опытных самолета выполнили несколько раундов подготовительных испытаний к оценке FAA, которые также являются частью процесса сертификации. Так G650 номер 6004 прошел испытания гидравлической системы избыточным давлением и испытания спутниковой связи. На нем также проводятся тесты системы мониторинга состояния самолета.

На первом опытном самолете с номером 6001, который приступил к тестам в 2009 году, компания проводит испытания гидравлики и тормозной системы. На самолете номер 6003 выполнены испытания систем контроля окружающей среды, давления в салоне самолета и кислородной системы.

Gulfstream анонсировал программу G650 13 марта 2008 года. 29 сентября 2009 года произошла выкатка самолета из сборочного цеха. Он совершил свой первый полет 25 ноября 2009 года.

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

Деловая авиация на МАКС 2011

19 августа 2011 г. в рамках Авиасалона «МАКС-2011» состоится 2й Форум деловой авиации «Тенденции и перспективы развития рынка деловой авиации и АОН в России».

Мероприятие посвящено обсуждению вопросов создания условий для безопасного и эффективного функционирования и развития рынка гражданской и экспериментальной авиации путем совершенствования законодательства и приведения его к международным стандартам.

К участию в Форуме приглашаются представители профильных министерств и ведомств, производители и эксплуатанты ВС ДА и АОН, хэндлинговые компании и технические центры, поставщики технологий, продукции и услуг для малой авиации, инвестиционные, страховые, юридические и консалтинговые компании.

Формат Форума предполагает проведение пленарного заседания и осмотр статической площадки деловой авиации и АОН на экспозиции авиасалона МАКС-2011.

Мероприятие будет проходить в Конгресс-центре, зал «Жуковский», с 10.00 до 14.00.



Формула 1 притягивает бизнес-джеты

Перемещаясь по миру, этапы гонки Формула 1 тянут за собой караван бизнес-джетов. На любой аэропорт, находящийся вблизи от трассы, во время проведения этапа гонки помимо обслуживания рейсовых самолетов ложится обязанность по приему значительного числа самолетов деловой авиации. Последний этап этих соревнований проходил в Венгрии, и во время гоночного уик-энда аэропорт Будапешта очень напряженно работал.

В день гонки аэропорт обслужил более 60 бизнес-джетов, а за все время этапа в общей сложности было осуществлено 364 операции. Рост пассажирских перевозок составил 7%, а в день гонки, в воскресенье, деятельность аэропорта была крайне напряженной. В результате показали

Falcon 2000LX Михаэля Шумахера



BAe-146 на котором летает Берни Экклстоун

значительный рост продажи топлива, и выше среднего были результаты общей выручки.

Аэропорт Будапешта приветствовал некоторых пилотов Формулы 1, включая Марка Уэббера (Red Bull), Рубенса Баррикелло (Williams) и Нико Росберг (Mercedes). А Михаэль Шумахер, ныне пилот Mercedes, прилетел на своем новом серебряном бизнес-джете Dassault Falcon 2000LX, с «говорящим» регистрационным номером M-1KEL.

Также в Будапеште приземлился BAe 146 с управляющей командой Формулы 1 во главе с исполнительным директором и президентом Берни Экклстоуном.



Новый директор по продажам Bell

Компания Bell Helicopter объявила 11 августа 2011 года о назначении нового управляющего директора по коммерческой деятельности в Европе и России. Им стал Патрик Мулей (Patrick Moulay). Назначение на эту должность Патрика стало результатом широкого поиска кандидатуры на представление Bell Helicopter в этих важных для компании регионах мира.

“Патрик имеет обширный опыт в вертолетной отрасли, им движет желание конкурировать и одно из его сильнейших качеств - это стремление обеспечивать исключительный послепродажный сервис”, сказал Ларри Робертс, старший вице-президент по коммерческому направлению Bell Helicopter. “Нам повезло, и мы рады, что Патрик принял решение прийти в Bell Helicopter”.

Патрик Мулей до перехода в Bell Helicopter работал в Eurocopter, где он занимал должность вице-президента по маркетингу и продажам в Юго-Восточной Азии.

“Я очень рад стать членом команды Bell Helicopter в то время, когда компания расширяет коммерческую деятельность и сосредоточивает внимание на расширении ассортимента продуктов”, говорит Патрик Мулей. “Я с нетерпением жду знакомства с нашими российскими и европейским клиентами”, добавил он.

Патрик будет работать в подразделении Bell Helicopter в Праге, и с ним можно связаться по телефону +420 234 624 125 (мобильный телефон +420 725 098 330).



General Dynamics назначает нового президента Gulfstream

Корпорация General Dynamics объявила 5 августа 2011 года о том, что с 1 сентября 2011 года президентом Gulfstream Aerospace Corporation станет Лэрри Флинн (Larry Flynn). Gulfstream является дочерней компанией General Dynamics. Флинн будет подчиняться Джо Ломбардо, который работает в качестве исполнительного вице-президента авиационного подразделения General Dynamics, а также с 2007 года был президентом Gulfstream Aerospace. Джо Ломбардо продолжит работу в качестве исполнительного вице-президента General Dynamics.



Лэрри Флинн

С 2008 года и до настоящего времени Лэрри Флинн

был старшим вице-президентом по маркетингу и продажам Gulfstream Aerospace. С 2001 по 2008 год он был президентом компании Gulfstream Product Support. Вице-президентом корпорации General Dynamics он стал в октябре 2001 года.

Также корпорация General Dynamics объявила 8 августа 2011 о назначении с 1 сентября Джейсона Эйкена (Jason Aiken) финансовым директором Gulfstream Aerospace Corporation. Он будет подчиняться президенту компании Лэрри Флинну. В настоящее время Джейсон Эйкен является вице-президентом корпорации General Dynamics, а с 2010 года был финансовым аудитором компании. Эйкен сменил Даниэля Клэра, который в июле стал президентом Jet Aviation.

Gulfstream Aerospace занимается проектированием, разработкой, производством, продажей, обслуживанием и технической поддержкой бизнес-джетов. С 1958 года Gulfstream выпустил более 1900 самолетов.



4500 вертолетов R22

В конце июля компания Robinson Helicopter отметила поставку 4500-го вертолета марки R-22. Машина доставлена китайскому заказчику – Международной летной академии в городе Нанкин (КНР), сообщает Helihub.

Как известно, впервые опытный образец легкого коммерческого двухместного вертолета R-22 поднялся в небо 28 августа 1975 года. С тех пор модель стала настоящим бестселлером в своем классе. R-22 оснащен 4-цилиндровым поршневым двигателем Lycoming O-360 с воздушным охлаждением мощностью 131 л.с. Этот мотор работает на высокооктановом неэтилированном бензине марки 100LL.

Модель адаптирована к эксплуатации при температурах от -30 и до +40 °С. Гарантированный налет до капитального ремонта определен в 2200 часов. Навигационное оборудование позволяет совершать полеты в любое время суток. Крейсерская скорость полета R-22 составляет 167 км/ч, а расход топлива – от 26,5 до 38 л/ч. Вертолет отличается прекрасным обзором, благодаря широким иллюминаторам и малым уровнем шумности.

В среднем стоимость одного часа полета R-22 составляет \$122. В настоящее время машина предлагается по цене от \$258 тыс. в зависимости от комплектации. Вертолет поставлялся более чем в 60 стран мира.



Bell Helicopter - лучший

Bell Helicopter шестой год подряд была названа номером один в вопросах поддержки продукции по результатам исследования, проведенного издательством Международных Авиационных Новостей (Aviation International News).

Став лучшим в восьми из десяти категорий, Bell Helicopter укрепил свои позиции в качестве лидера вертолетной отрасли в области поддержки клиентов. Ранее в этом году компания Bell Helicopter получила высшие награды от читателей издания «Профессиональный Пилот» (Professional Pilot).

Клиенты присвоили компании Bell Helicopter первое место по наличию авторизованных сервисных центров и заводских центров обслуживания, по наличию и стоимости запасных частей, по исполнению гарантийных обязательств, качеству технических руководств, работе технических представителей и по общей надежности вертолетов.

Компания Bell Helicopter имеет крупнейшую сервисную сеть, состоящую из более чем 120 авторизованных центров в 34 странах мира. Они полностью сосредоточены на выполнении требований заказчика, повышении скорости реагирования на нужды клиентов и снижении прямых эксплуатационных расходов.

Официальным представителем по продаже вертолетов Bell Helicopter в Российской Федерации является компания Jet Transfer.



UTair покупает 50 Ми-34

Авиакомпания UTair не только стала стартовым заказчиком модификации вертолета Ми-34С1, но и готова увеличить объем закупаемых машин с 10 до 50 штук, пишет РБК daily. Ми-34С1, который является отечественным аналогом легких вертолетов Robinson, перевозчик собирается использовать для обслуживания заказчиков из нефтегазового сектора и для обучения летного состава.

Ми-34С1 — одна из последних модификаций легкого многоцелевого вертолета Ми-34, предназначенного для грузопассажирских перевозок и авиапатрулирования, выпускаемого с 1986 года. В качестве одной из главных доработок Ми-34С1 называется замена двигателя М-14 на новый, более мощный поршневой двигатель М9ФВ, а также замена авионики.

Как рассказал РБК daily гендиректор холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Петров, на московском авиасалоне рамочное соглашение с авиакомпанией UTair перейдет в контракт. Он отметил, что год назад премьер-министр России Владимир Путин дал поручение восстановить и наладить производство вертолетов Ми-34. «На МАКСе будут участвовать первые два летных экземпляра этого вертолета — один будет раскрашен в цвета ВВС, второй будет иметь гражданскую раскраску», — отметил г-н Петров. По его словам, серийное производство вертолетов будет налажено в Арсеньеве с 2012 года.

Каталожную цену Ми-34С1 в «Вертолетах России» не раскрывают, отмечая, что машина будет дешевле американских Robinson. По оценкам экспертов, стоимость нового российского вертолета в базовой комплектации может составить 500 тыс. долл.



Необходимое обслуживание

В Арбитражном суде Татарстана на прошлой неделе начал рассматриваться иск компании «Аэролимузин» к авиакомпании «Тулпар». Поводом для судебного разбирательства стала задолженность Тулпар перед Аэролимузином в размере 13,4 млн. рублей. Интернет-портал «БИЗНЕС Online» поведал перипетии этого дела, встав, правда неявно, на защиту татарской авиакомпании.

Как пояснил в ходе предварительного судебного заседания представитель истца Марат Бакаев, в декабре 2007 года «Аэролимузин» заключил с авиакомпанией «Тулпар» договор аренды самолета бизнес-класса Hawker 125-700. Воздушное судно поступило арендатору в августе кризисного 2008 года и примерно год находилось в эксплуатации. А затем арендатор потребовал вернуть самолет...

Но за это время, по словам Бакаева, «Аэролимузин» успел провести техобслуживание (ТО) бизнес-джета – эти нормированные работы по программе «48 месяцев» включают перечень обязательных мероприятий по содержанию воздушного судна в исправном состоянии.

Это ТО имеет длительный период действия, однако «Аэролимузину» самолет служил лишь год – в июне 2009 года договор аренды был расторгнут досрочно. Поэтому в компании сочли, что арендодатель, получивший обратно улучшенную таким образом технику, должен оплатить часть стоимости ремонта – эта часть и вылилась в сумму чуть более 12 млн. рублей.

Возмещение таких расходов – один из пунктов договора аренды. Но «Тулпар» возместить их



отказался – и вместе с набравшими процентами долг, по мнению представителя «Аэролимузина», перевалил за 13 млн.

Совершенно иная позиция у представителя авиакомпании «Тулпар» Марата Гильмутдинова. Иск совершенно надуман! - заявил он. Во-первых, непонятно – а надо ли было проводить ТО по программе «48 месяцев»? За время эксплуатации бизнес-джета компанией «Аэролимузин» самолет налетал лишь 342 часа, что, по мнению Гильмутдинова, просто смешотворно. «Воздушное судно фактически стояло на земле», - отметил он. Норма полетов – примерно 1200 часов в год...

И, что особенно интересно, у «Тулпар» этого самолета... уже нет! Бизнес-джет был приобретен

у компании «Авком-Капитал» в конце 2007 года с условием оплаты в рассрочку. И тут же самолет был передан в аренду «Аэролимузину». Фактически из Домодедово борт и не улетал. По-видимому, в «Тулпаре» рассчитывали платить за самолет из арендных платежей, которые перечислял бы «Аэролимузин» - но этого не произошло. «Аэролимузин» не платил арендную плату, «Тулпар» задерживал выплаты продавцу самолета, и, в конце концов, «Авком» потребовал расторжения договора купли-продажи, что и было сделано. Фактически сейчас авиакомпания «Тулпар» не владеет бортом, которому провели столь дорогостоящее техобслуживание. Самолет, как выяснилось в суде, сейчас находится в собственности «Авком-Д» - причем той самой, что это техобслуживание проводило. По словам Гильмутдинова, все эти компании как-то

связаны между собой - и бумаги можно написать любые. Видимо, в этой скрытой схеме владения бизнес-джетом и кроется главная тайна тяжбы...

Поэтому Гильмутдинов заявил ходатайство об истребовании бортовых формуляров самолета. Именно в них четко зафиксированы все события с важнейшими узлами воздушных судов – от самого борта и двигателей до шасси и воздушных винтов, если они есть.

Суд принял решение удовлетворить ходатайство представителя “Тулпара”. А истцу предложил конкретизировать позиции по запасным частям, приобретенным для проведения техобслуживания – из договора на ТО это почему-то оказалось неясным. Основное заседание по делу пройдет 19 августа.

BizavNews попросил прокомментировать сложившуюся ситуацию Руководителя группы компаний “АВКОМ” Евгения Юрьевича Бахтина:

Мне известно, что компания “Аэролимузин” группы компаний “АВКОМ” обратилась к “Тулпару” с иском, который рассматривается Казанским Арбитражным судом.

Позиция “Аэролимузина” предельно четкая и понятная - “Аэролимузин” требует предусмотренную договором аренды компенсацию затрат за выполненную календарную форму технического обслуживания (ТО) самолета и плановую замену агрегатов, в период нахождения самолета в аренде. Причем форма ТО (48 месяцев) была выполнена на отечественной сертифицированной ремонтной базе АВКОМ-Д и обошлась на 27% дешевле, чем выполнение такой работы в Европейских центрах. Своевременное



выполнение форм ТО на воздушном судне (ВС) является необходимым условием поддержания Летной Годности и допуска воздушного судна к эксплуатации, и “Аэролимузин” неукоснительно и в полном объеме выполнял все работы по ТО и плановой замене агрегатов, поддерживая Летную годность ВС во время аренды.

Нас просто удивляет агрессивно некомпетентное высказывание защитника “Тулпар”, ставящего под сомнение необходимость выполнения очередной календарной формы на самолете со ссылкой на небольшой налет часов, хотя даже первокурсники авиационных технических училищ знают, что любые ресурсные календарные формы ТО выполняются по назначенным календарным датам, вне зависимости от того, летает воздушное судно или нет. По-видимому, позиция защитника основывается на

подходе к ремонту и эксплуатации судов совладельца “Тулпара”, который также является владельцем компании “Камское речное пароходство”, владевшего небезызвестным пароходом “Булгария”. А к чему приводит такое отношение к ремонту и эксплуатации транспортных средств, мы все поняли на трагически горьком уроке “Булгарии”.

Мы много и плодотворно работали с “Тулпаром” над рядом авиационных проектов, неоднократно предлагали и находили совместные разумные решения возникающих проблем, однако мы не можем идти на какие-либо компромиссы, касающиеся поддержания Летной годности эксплуатируемых ВС и обеспечения безопасности полетов.

От авиакомпания “Тулпар” комментарии получить пока не удалось.

FL Technics Jets отмечает быстрое восстановление рынка

Станет ли быстроразвивающийся рынок частных самолетов реальной альтернативой коммерческим самолетам?

В ситуации постепенного восстановления авиационного сектора после глобального экономического спада, эксперты компании FL Technics Jets отмечают быстрое восстановление рынка частных самолетов. По прогнозам экспертов, парк частных воздушных судов к 2030 году увеличится в два раза и будет насчитывать около 30 900 самолетов. В то же время, основной рост рынка частных воздушных судов ожидается именно в регионе России и стран СНГ, количество самолетов в которых по прогнозам увеличится в 4 раза и достигнет отметки 1765 единиц.

По оценкам экспертов компании FL Technics Jets, в странах, в которых интенсивность перелетов является относительно низкой, а расстояния, на которые путешествуют пассажиры, остаются по-прежнему достаточно большими, объем услуг и возможности частных воздушных судов существенно превосходят преимущества коммерческих судов. Кроме того, согласно последним статистическим данным, в Африке, Латинской Америке и Восточной Европе спрос на 50-ти местные комфортабельные частные самолеты также растет. Если крупнейший парк воздушных судов расположен в Северной Америке, то Китай считается самым быстро развивающимся рынком авиации в мире. Если оценивать объем рынка, Европа, включая Россию и страны СНГ, занимает третью позицию, и по прогнозам, этот регион продемонстрирует рост в 17%. По мнению экспертов компании FL Technics Jets, в последующие три десятилетия именно в этих трех регионах будет наблюдаться самый большой спрос на рынках частной и коммерческой авиации.



“Основными факторами, стимулирующими быстрый рост популярности частных воздушных судов, должны быть, прежде всего, затраты времени и качество услуг. Частные воздушные суда предлагают не только быстрые и безопасные путешествия и гибкий график перелетов, но и экономят драгоценное время, которое можно потратить с пользой, проводя деловые встречи на борту самолета. Более того, воздушные суда бизнес класса могут похвастаться одним из самых низких эксплуатационных расходов в сфере авиации”, - комментирует Генеральный директор FL Technics Jets Дариус Шалуга.

Тем не менее, Д. Шалуга отмечает, что несмотря на наметившуюся тенденцию роста популярности частных воздушных судов, для того, чтобы поддерживать непрерывный поток пассажиров и авиакомпаний, необходимо и дальше увеличивать размеры и количество аэропортов во всем мире. А чтобы создать благоприятные условия для развития авиации, необходимо упростить бюрократические процедуры в аэропортах, поскольку это препятствует развитию рынка до нынешнего уровня авиации в Европе и Северной Америке.

“Китай, например, несмотря на его размер, имеет

чуть более 150 гражданских аэропортов. У него контролируемое воздушное пространство, таким образом, гражданским самолетам разрешено использовать ограниченное количество воздушных коридоров, которые в основном используются коммерческими воздушными судами. В результате, частные воздушные суда часто сталкиваются с необходимостью конкурировать за наиболее удобные интервалы времени осуществления рейсов. В то же время, гораздо благоприятнее ситуация в России и странах СНГ, в которых воздушное пространство является более либеральным, и это позволяет существенно упростить сложные процедуры воздушного передвижения а также легче управлять инфраструктурой аэропорта”, - объясняет Д. Шалуга.

Работая на технической базе FL Technics, FL Technics Jets предлагает линейное и базовое обслуживание, ремонт кабины, систем управления двигателем, а также осуществляет срочные поставки авиазапчастей для воздушных судов типа Hawker Beechcraft 700/750/800/800XP/850XP/950XP. Операционная деятельность и рост компании FL Technics Jets происходит при поддержке компании Avia Solutions Group, одной из ведущих групп авиационной инфраструктуры в Восточной Европе.



Барак Обама возродил FAA

Президент США Барак Обама подписал в пятницу, 5 августа 2011 года, документ, восстанавливающий финансирование авиаотрасли и позволяющий вернуть на работу более 74 тысяч сотрудников федерального управления гражданской авиации и рабочих, ремонтирующих аэропорты по всей стране, сообщает РИА Новости.

Накануне конгресс США согласовал законопроект о финансировании авиаотрасли, который парламентарии не успели принять до летних каникул, «отправив» в неоплачиваемый бессрочный отпуск 4 тысячи сотрудников американского Управления гражданской авиации и более 70 тысяч рабочих, занятых на модернизации и строительстве аэропортов. Срок действия существующего закона о финансировании управления истек в ночь на 23 июля. Новый закон позволяет возобновить финансирование на то время, пока обе палаты конгресса окончательно не согласуют параметры нового отраслевого бюджета. «Я рад, что конгресс утвердил соглашение, позволяющее десяткам тысяч человек вернуться на работу и продолжить восстановление аэродромов по всей стране. Затягивание (выделения финансирования) было напряженным для экономики регионов по всей стране», - заявил Обама, подписывая документ.

Бездействие конгресса, ушедшего на каникулы и не согласовавшего законопроект о финансировании авиаотрасли, разозлило Обаму. В среду на совещании с министрами президент призвал конгресс вернуться с каникул и решить вопрос. По словам главы государства, федеральные власти теряют по 200 миллионов долларов бюджетных доходов в неделю из-за недофинансирования отрасли.

Отсутствие финансирования вынудило авиавласти отправить в неоплачиваемый отпуск часть сотрудников аэропортов, несвязанных с обеспечением безопасности и управлением воздушным движением. Всего в управлении гражданской авиации США работают около 50 тысяч человек, из них в бессрочный неоплачиваемый отпуск с 25 июля были отправлены более 4 тысяч человек. Управление также прекратило контракты с подрядными организациями, занимающимися ремонтом и модернизацией авиационной инфраструктуры, из-за чего без зарплат и работы остались более 70 тысяч строителей и рабочих. Структура утратила и операционные возможности для взимания налогов и сборов на авиабилеты, которые направлялись на финансирование деятельности авиаотрасли. Все диспетчерские службы и службы обеспечения безопасности полетов продолжают работать в обычном режиме.

Финансирование управления гражданской авиации стало заложником межпартийной борьбы, как и многие другие вопросы в конгрессе, где после выборов в ноябре прошлого года палату представителей контролируют республиканцы, а сенат - демократы. Согласно принятым процедурам, каждая палата американского парламента утверждает свой вариант бюджета министерств и ведомств, после чего оба документа обсуждаются согласительной комиссией, и на их основе принимается единый закон.

В случае с управлением гражданской авиации такое согласование затянулось. Главной проблемой является то, что сенат принял законопроект о финансировании управления на двухлетний период и разрешил выделить на это 34,5 миллиарда

долларов, в то время, как палата представителей приняла свой вариант законопроекта, определяющий финансирование сразу на четыре года в размере 60,1 миллиарда долларов, при этом исключив из проекта финансирования ремонт и строительство ряда аэропортов. Обе палаты конгресса, занятые переговорами о потолке госдолга, так и не нашли время назначить даты встреч членов согласительной комиссии и определить сроки и объемы финансирования, которые легли бы в основу согласованного единого законопроекта.

В бюджете на 2010 финансовый год управление получило финансирование в размере 15,956 миллиарда долларов.

В сентябре 2010 года Барак Обама объявил о начале программы по модернизации инфраструктуры страны. Он пообещал, что в ближайшие шесть лет американское правительство реконструирует более 200 тысяч километров автодорог, более 6 тысяч километров железных дорог, усовершенствует взлетные полосы и системы контроля за авиадвижением большинства аэродромов. На первый этап модернизации планировалось потратить около 50 миллиардов долларов, однако со сменой партийного большинства в палате представителей эти планы администрации забуксовали. Республиканцы заявили, что бюджеты министерств и ведомств должны быть более скромными и при рассмотрении бюджетного запроса на 2012-й финансовый год стали сокращать финансирование по многим статьям. Под такие сокращения попало и управление гражданской авиации.



Перелом тренда или временная остановка?

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в июле 2011 г. По сравнению с июнем 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке снизился на 3%. В сравнении с прошлогодним июлем также наблюдалось снижение активности на 2,2%.

В июле 2011 г., в сравнении с прошлым месяцем, общие результаты в сегментах полетов и категориях воздушных судов показали разнонаправленную динамику. Значительное снижение, на 5,8%, показали полеты корпоративных и частных самолетов по part 91. Можно предположить, что причиной такого падения стало как снижение активности как из-за периода отпусков, так и из-за неопределенности на экономической и политической арене, вследствие дебатов в течение всего июля по госдолгу США. Однако стоит отметить, что на фоне снижения трафика part 91, в других сегментах не все так плохо: коммерческие полеты по part 135 упали всего на 0,7%, а долевые владельцы в июле летали на 2,6% больше по сравнению с прошлым месяцем. Однако рост полетов в сегменте долевого владения не повлиял на общие результаты по категориям самолетов. Все категории самолетов летали меньше, чем в прошлом месяце, и наибольшее снижение показали большие бизнес-джеты. Причем, если самолеты такой размерности в

	Активность деловых самолетов июль 2011 против июля 2010			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	-3.7%	-13.4%	0.1%	-7.5%
Малые реактивные самолеты	6.2%	-8.2%	-16.5%	-1.3%
Средние реактивные самолеты	0.9%	2.4%	6.8%	3.1%
Большие реактивные самолеты	8.1%	-3.6%	5.0%	4.6%
Итого по всем категориям самолетов	1.0%	-8.6%	0.9%	-2.2%

сегменте part 91 летали на 8,1% меньше, то в доленом владении на 3,1% больше, по сравнению с июнем 2011 г. Подобная ситуация наблюдается в категории турбовинтовых самолетов и среднеразмерных бизнес-джетов.

По сравнению с июлем 2010 года, также как и в последние полгода, продолжается тенденция перераспределения трафика в сторону полетов, выполняемых в интересах собственников воздушных судов. В то же время в сегменте коммерческих полетов по part 135 уже в течение семи месяцев трафик падает, по сравнению с результатами годичной давности. А общая активность деловой авиации по сравнению с июлем 2010 года упала на 2,2%. Это довольно значительно на фоне предыдущих семи месяцев этого

года, когда трафик рос или оставался на том же уровне, по сравнению с прошлым годом. Такая ситуация сложилась из-за существенного падения (-8,6%) в сегменте полетов по part 135 и незначительного роста в сегментах part 91 и долевого владения (+1,0% и 0,9% соответственно). Также на общий результат повлияло снижение полетов турбовинтовых самолетов на 7,5% и малоразмерных бизнес-джетов на 1,3%. Рост в категориях среднеразмерных (+3,1) и крупноразмерных (+4,6) бизнес-джетов не смог изменить тенденцию к снижению активности деловой авиации.

Категории самолетов в системе TRAQPak.

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)

Средние (Mid-size Jets) и суперсредние (Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты (Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.



	Активность деловых самолетов июль 2011 против июня 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	-5.3%	-0.4%	5.9%	-2.8%
Малые реактивные самолеты	-3.3%	3.0%	-0.4%	-1.2%
Средние реактивные самолеты	-8.1%	-4.0%	2.3%	-3.9%
Большие реактивные самолеты	-8.1%	-1.9%	3.1%	-5.4%
Итого по всем категориям самолетов	-5.8%	-0.7%	2.6%	-3.0%

Кривой софт

Недавний отчет о результатах работы в первом полугодии компании Hawker Beechcraft содержал сожаление о снижении поставок самолетов Hawker 4000 из-за проблем с поставщиками. Портал Flightglobal пишет, что этим поставщиком оказалась компания Honeywell, которая поставляет производителю бизнес-джетов авионику. Глава Hawker Beechcraft Билл Бойсчер сообщил, что именно проблемы, обнаруженные в программном обеспечении авионики Honeywell Primus Epic, не позволили компании поставить запланированные на второй квартал несколько самолетов Hawker 4000. Проблема находится в процессе решения, и производитель ожидает разрешения американского и европейского регуляторов для возобновления поставок.

Проблема связана с обновлением программного обеспечения «Load 20» авионики Honeywell Primus Epic. Первоначально планировалось начать установку версии «Load 20» в начале 2011 года. Эта версия включает в себя обновленные требуемые навигационные характеристики (RNP), обновление системы LPV с WAAS, электронных чек-листов, а также системы помощи при передвижении на земле компании Honeywell.

В течение первого и второго квартала этого года Hawker Beechcraft поставил четыре Hawker 4000 с предыдущей сертифицированной прошивкой под номером 19. Но недавно было принято решение о переходе на Load 20 в новых поставках. И в результате три самолета не были поставлены в связи с проблемой, которая обнаружилась в конце июня.

Во время тестирования Load 20 для самолета Hawker 4000 специалисты Honeywell обнаружили определенные программные проблемы, связанные



с неправильным расчетом и индикацией процедуры разворота и ухода на второй круг. Именно это и задержало сертификацию обновления системы.

Однако эта проблема может затронуть не только Hawker Beechcraft. Так как встроенная система управления полетом Honeywell Primus Epic устанавливается на более чем 13 типов самолетов в сегментах деловой и коммерческой авиации, сходные проблемы могут возникнуть у многих производителей и операторов. В служебном информационном письме Honeywell, разсланном 1 июля операторам воздушных судов, использующих системы управления полетом (FMS) Primus Epic, сообщается, что Федеральная авиационная администрация США требует запрета

доступа к сотням, а в некоторых случаях тысячам, базам данных процедур ухода на второй круг в зонах многих аэропортов.

Примеры ошибок, которые могут возникнуть в новой прошивке, опубликованы в июньском бюллетене Honeywell. Так, например, система управления полетом может дать команду на поворот в противоположную сторону от утвержденной процедуры ухода на второй круг, что потенциально может привести к опасности столкновения с землей или другими самолетами.

По словам Билла Бойсчера, Hawker Beechcraft может получить сертификат на исправленное ПО «Load 20» от FAA в ближайшие несколько недель, а также от Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) до конца года.

Однако глава американского производителя посетовал на то, что основные заказчики Hawker 4000, которые должны получить этот бизнес-джет во второй половине 2011 года, находятся в Европе. Потому скорейшее одобрение исправленного программного обеспечения европейским регулятором очень важно для компании. «Мы оптимистично настроены и надеемся на решение этой проблемы в третьем или четвертом квартале», добавил он.

Отставание от графика поставок и соответствующие потери доходов от поступления платежей клиентов за эти самолеты, усугубляют и без того сложное положение американского производителя.

Авионика, основанная на платформе Honeywell Primus Epic, применяется на широком диапазоне воздушных судов от вертолета AgustaWestland AW139 до регионального самолета Embraer E190.

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 самолеты.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 8 по 14 августа 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	25	31	43	27	7	19	10	74
Великобритания	17	61	194	108	5	17	34	347
Франция	43	172	168	213	43	60	137	370
Италия	26	89	165	103	8	59	237	537
Австрия	14	5	30	36	1	6	38	16
Швейцария	24	35	62	30	0	3	3	136
Россия	11	12	154	174	14	3	7	311

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 8 по 14 августа 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	17	1	5	4	4	4	4	9
Великобритания	0	47	9	5	2	3	0	21
Франция	9	22	30	13	3	12	7	39
Италия	4	7	20	23	4	9	7	24
Австрия	2	1	2	7	5	1	4	9
Швейцария	5	4	11	10	4	3	3	2
Россия	2	0	9	7	1	3	1	16

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

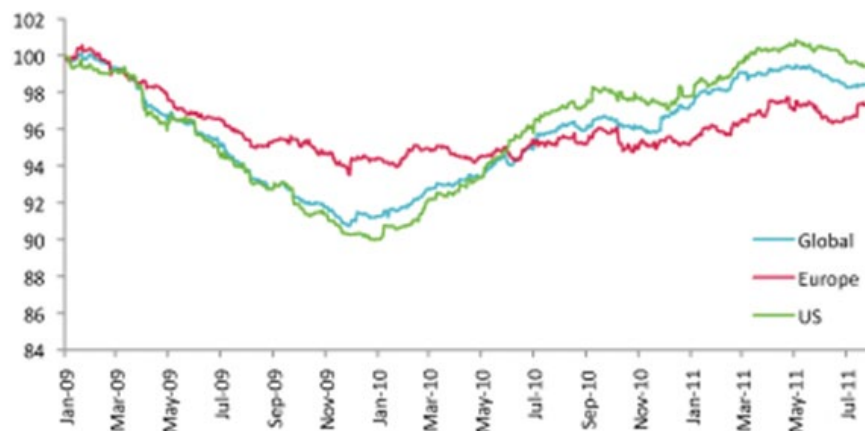


Индекс стоимости летного часа.

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€



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1618	€ 1618	€ 1628
Cessna Citation Excel	€ 2935	€ 2676	€ 2696
Bombardier Challenger 604	€ 4806	€ 4756	€ 4747

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

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Citation Mustang	3
4	Citation CJ2	4
5	Challenger 300	6
6	Citation Sovereign	5
7	Legacy 600	8
8	Learjet 60	7
9	Citation Bravo	9
10	Citation II	11

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на самолеты за последние 30 дней (исключая Северную и Южную Америку).