




Из отчитавшихся на данный момент производителей деловых самолетов только Cessna смогла превзойти результаты прошлого года. Тем самым американский производитель демонстрирует, что потенциал у нынешней линейки бизнес-джетов Citation еще есть. А с учетом скорого выхода обновленного Citation Ten, а также анонса двух новинок, M2 и Latitude, в ближайшей перспективе компания может показать хорошие результаты продаж. Однако это не поможет Cessna поучаствовать в главном тренде кризисных и посткризисных времен - популярностью на новых рынках пользуются большие и дальние бизнес-джеты.

А на европейском рынке деловой авиации в первой половине 2011 года наметилась новая тенденция: рост количества полетов в восточно-европейских странах. Конечно, по абсолютным значениям Западная Европа в лидерах, но динамика новых рынков привлекает операторов. Очень кстати Центральноевропейская ассоциация деловой авиации (CEPA) проводит 1-2 декабря 2011 г. в Праге свою вторую выставку-конференцию.

На российских просторах самым интересным событием стала просочившаяся в прессу информация о возможной организации сборки вертолетов Eurocopter в России. Похоже, производители авиационной техники распробовали российский рынок. И российские региональные власти хотят заполучить к себе таких инвесторов. В прошлую пятницу полпред президента в Северокавказском Федеральном округе Александр Хлопонин на встрече с журналистами упомянул о переговорах с AgustaWestland и Embraer о сборке вертолетов и бизнес-джетов. Процесс пошел? 



Предложение Обамы не прошло Сенат

Американские владельцы корпоративных и частных воздушных судов на этой неделе вздохнули немного легче, так как Сенат отказал в предложении Обамы взимать \$ 100 за полеты на деловых самолетах. **стр. 9**



Осенний спад

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQpak по активности бизнес-авиации в США в сентябре 2011 г. По сравнению с августом 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке снизился на 4,4%. **стр. 10**



С клеймом Made in Russia

Один из крупнейших в мире производителей вертолетов — компания Eurocopter — вскоре может открыть собственное производство в России. Рассматривается ряд площадок, в том числе в Ленинградской области. **стр. 11**



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +1,05%; индекс стоимости: +0,28%

стр. 12

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Награды нашли героев

Два оператора самолетов Gulfstream, помогавшие раненым солдатам и инвалидам вооруженных сил США в опасных для жизни условиях, были отмечены в понедельник наградой Outstanding Flight Award 2011 компании Gulfstream. Награду получила организация Universal Weather and Aviation, Хьюстон, и Медицинская служба вооруженных сил Саудовской Аравии, Эр-Риад. Представители победителей получили награду во время приуроченного к церемонии награждения торжественного ужина, проходившего в рамках ежегодной встречи Национальной ассоциации авиационного бизнеса в Лас-Вегасе.

Наградой отмечаются полеты, в ходе которых пилоты самолетов Gulfstream продемонстрировали наивысший уровень летного мастерства и показали достижения в области эксплуатации самолетов, а также выполнили важные деловые и специальные миссии. Присуждаемая награда названа в честь Карла Альбера и Фреда Роули, совершивших в 1958 году первый полет на самолете Gulfstream.

Международной компании Universal Weather and Aviation, оказывающей услуги в области авиации, награда присуждена за трехдневную серию рейсов самолета Gulfstream G150, участвовавшего в транспортировке раненых и инвалидов с мест военных действий в Ираке и Афганистане. Самолет доставил двоих из них на мероприятие Impact a Hero, которое проводится в честь солдат, проявивших храбрость и героизм. Перелет коммерческими рейсами часто сложен или невозможен для раненых со значительными остатками шрапнели, сильными ожогами, металлическим протезированием и посттравматическим стрессовым расстройством. Самолет G150 обеспечивает достаточное пространство для плеч, головы и ног пассажиров, а также 100% свежего воздуха и тишину в салоне, предоставляя идеальные условия для перевозки раненых.

Медицинская служба вооруженных сил Саудовской Аравии получила награду за изнуряющую четырехдневную миссию, которая состояла в транспортировке тяжелых раненых в специализированные медицинские учреждения, расположенные за пределами страны. С помощью специального самолета GV Medevac медслужба произвела исключительно оперативную транспортировку нескольких раненых, находившихся в тяжелом состоянии и нуждавшихся в интенсивной медицинской помощи.

“Каждый из номинантов показал выдающиеся достижения и продемонстрировал невероятные возможности самолетов Gulfstream и их экипажей, - сказал президент



компании Gulfstream Лэрри Флинн (Larry Flynn). - Однако чрезвычайно сложные миссии, выполненные организацией Universal и Медицинской службой вооруженных сил Саудовской Аравии, заслуживают особого признания. Для успешного завершения полетов им пришлось решить целый ряд сложных задач, связанных с эксплуатацией самолета. Они четко показали, что самолеты Gulfstream являются важным инструментом деловой и военной сферы деятельности, а также неотъемлемой частью гуманитарных и благотворительных программ”.

Награды победителям и сертификаты номинантам программы были вручены во время торжественного ужина, состоявшегося в отеле Cosmopolitan, Лас-Вегас. Названия двух компаний-победителей выгравированы на награде Альбера-Роули, созданной по заказу компании Gulfstream и представляющей собой оригинальную бронзовую скульптуру. Награда находится на постоянной экспозиции в штаб-квартире компании Gulfstream.



СЕРА проводит вторую конференцию

Центральноевропейская ассоциация частной авиации (Central Europe Private Aviation Association (СЕРА)) 1 и 2 декабря 2011 года в Праге проведет свою вторую ежегодную конференцию СЕРА Экспо.

Мероприятие будет включать в себя выставочную площадку, где будут продемонстрированы достижения членов ассоциации. По мнению организаторов конференции, в настоящее время Центральная и Восточная Европа являются наиболее яркими рынками в Европе.

На мероприятии будут рассмотрены такие вопросы, как видение производителями настоящего состояния рынка, финансирование покупки самолетов, возможности аэропортов и FBO в странах Центральной и Восточной Европы, а также опыт местных операторов.



Altitudes и Jet сошлись во мнении

На прошедшей в сентябре выставке деловой авиации Jet Экспо 2011 издатели двух ведущих отраслевых журналов Altitudes и Jet заявили о выпуске объединенного издания. Журнал будет состоять из двух частей. Первая посвящена лайфстайлу, вторая - бизнес-авиации и всему, что с ней связано.

“Российский рынок бизнес авиации уже достаточно хорошо развился для того, чтобы содержать только один профессиональный и интересный журнал, но никак не два или три издания, как это было раньше, - сообщил директор Jet Media Александр Евдокимов. - Объединение наших двух изданий - это шаг вперед. Шаг навстречу читателю и рекламодателю”.

Новый журнал выйдет в ноябре 2011 года, одновременно сохранив на своей обложке бренды Altitudes и Jet. Объем журнала будет увеличен. Объединение редакционных и рекламных отделов издательств существенно повысит потенциал нового издания на рынке.

“В первую очередь, от объединения издательств выиграет наш читатель, - говорит Издатель LuxMediaGroup (Altitudes Russia и Yachts Russia) Сергей Рыбаков. - Более качественный и насыщенный контент нового журнала будет формировать основное мнение на информационном поле бизнес-авиации и рассказывать о реальном положении дел”.

Объединенная схема редакции, финансирования и распространения сделает журнал единственным лидером в секторе бизнес авиации, который станет для читателя удобным инструментом и источником полезной информации.



Операторы Индии объединились

С целью упорядочить стандарты деловой авиации в Индии и способствовать ее общему росту, операторы бизнес-джетов объявили о создании своей ассоциации (Business Aircraft Operators' Association (BAOA) (сайт www.baoa.in). В настоящий момент объединение включает в себя 39 членов, которые представляют 65% парка авиации общего назначения в современной Индии. Президентом новой ассоциации избран Рохит Капур.

По заявлению нового общественного органа, к 2020 году Индия станет третьим по величине авиационным рынком в мире, что требует от участников рынка более тесного сотрудничества для решения проблем роста.

В ассоциацию входят ключевые игроки индийской отрасли частных и коммерческих операторов, производители самолетов и двигателей, провайдеры MRO и поставщики других услуг. BAOA также планирует привлечь в качестве членов международных провайдеров услуг и производителей, которые играют ключевую роль в росте индийской отрасли деловой авиации.

BAOA уже получила признание Международного совета деловой авиации (IBAC).



Embraer теряет темп

Бразильский производитель Embraer в третьем квартале 2011 года поставил заказчикам 28 коммерческих и 18 самолетов представительского класса. За этот период компания поставила 17 легких бизнес-джетов (8 Phenom 100 и 9 Phenom 300) и один Legacy. По сравнению со вторым кварталом 2011 компания немного снизила поставки: в прошлом квартале заказчики получили 23 деловых самолета (20 легких реактивных самолетов: 10 Phenom 100 и 10 Phenom 300, а также в 3 Legacy). В то же время в третьем квартале 2010 года было поставлено 24 бизнес джета (22 легких и 2 больших).

За девять месяцев 2011 года Embraer поставил в общей сложности 49 самолетов представительского класса, из них 43 легких и 6 больших самолетов. За тот же период 2010 года - 83 деловых самолета (78 легких самолетов семейства Phenom и 5 больших Legacy и Lineage 1000).

На 30 сентября 2011 объем портфеля заказов производителя составил 16 миллиардов долларов. На 30 сентября 2010 этот показатель равнялся \$15,3 млрд.



Dassault Aviation закончил третий квартал

По состоянию на 30 сентября 2011 года Dassault Aviation имеет консолидированные заказы на общую сумму EUR 2 065 млн., в то время как по состоянию на 30 сентября 2010 года этот показатель составлял EUR 927 млн евро. Они разделились следующим образом:

| Заказы, млн.евро | Военные, Франция | Военные, экспорт | Falcon | Общие | %, экспорт |
|------------------|------------------|------------------|--------|-------|------------|
| На 30.09.2010 | 28 | 146 | 500 | 927 | 58% |
| | 30% | 16% | 54% | | |
| На 30.09.2011 | 202 | 472 | 1391 | 2065 | 88% |
| | 10% | 23% | 67% | | |

Подразделение Falcon на конец третьего квартала 2011 года имеет положительный баланс заказов на новые самолеты (за вычетом отказов). По состоянию на 30 сентября 2011 года в портфеле заказов 30 бизнес-джетов, в то время как на 30 сентября 2010 года этот показатель был отрицательным: -1 самолет.

Консолидированный объем продаж компании за девять месяцев 2011 года составил 2066 млн. евро, что значительно ниже выручки за тот же период 2010 г. в 2898 млн. евро:

| Продажи, млн.евро | 2010 | 2011 | Изменение |
|-------------------|------|------|-----------|
| Первый квартал | 821 | 646 | -21% |
| Второй квартал | 1169 | 671 | -43% |
| Третий квартал | 908 | 749 | -18% |
| ИТОГО | 2898 | 2066 | -29% |

Чистые продажи по сегментам деятельности распределились следующим образом:

| Продажи, млн.евро | Военные, Франция | Военные, экспорт | Falcon | Общие | %, экспорт |
|-------------------|------------------|------------------|--------|-------|------------|
| На 30.09.2010 | 477 | 157 | 2264 | 2898 | 80% |
| | 17% | 5% | 78% | | |
| На 30.09.2011 | 459 | 133 | 1474 | 2066 | 74% |
| | 22% | 7% | 71% | | |

Чистая выручка подразделения Falcon при сравнении с прошлым годом снизилась на 35%. В первую очередь это связано со снижением производства: в январе-сентябре 2011 были поставлены 35 новых самолетов, в то время как за тот же период прошлого года было поставлено 67 бизнес-джетов.

По итогам 2011 года производитель предполагает, что выручка значительно уменьшится по сравнению с 2010 г. Группа планирует выпустить около 65 бизнес-джетов Falcon и 11 истребителей Rafale.



Резервируйте слоты заранее

FBO компании Ocean Sky в лондонском аэропорте Лутон скоро начнет прием заказов на бронирование слотов и обслуживание бизнес-джетов в период проведения Летней Олимпиады 2012 года. Прием заявок начнется 30 ноября 2011 года. Очередность для всех клиентов будет установлена по принципу кто первый пришел, тот первым будет обслужен.

- Воздушное пространство вокруг Лондона во время Олимпийских игр будет разделено на зоны ограничения полетов и запретные зоны. Аэропорт Лутон будет находиться в зоне ограничения полетов и в нем будет применяться третий уровень согласований на время проведения Олимпийских Игр.
- Для всех самолетов, прибывающих или вылетающих в/из аэропорта Лутон с 21 июля по 15 августа 2012 года включительно, потребуется предварительно забронированный слот (ACL Ground Slot), без которого рейсы приниматься не будут.
- Если запрашиваемый слот отсутствует, то будет предлагаться ближайший по времени слот.
- При бронировании слота может взиматься невозвращаемый платеж, который может добавляться к плате за обслуживание.
- Специалисты NATS (Atlas Control) будут работать в аэропорте, чтобы контролировать все планы полетов во время Олимпийских Игр. Все планы полета должны соответствовать запрошенным слотам. Если планы полетов не соответствуют слотам, Atlas Control будет иметь полномочия удаления плана полета из системы.
- Время слотов должно соблюдаться, в противном случае оператор будет наказан штрафом и, вероятно, вылет будет задержан до следующего доступного слота.



Cessna получила прибыль в третьем квартале 2011

Textron Inc. 20 октября 2011 объявила о результатах работы в третьем квартале 2011 г. В результате была зафиксирована прибыль в размере \$0,45 на акцию, по сравнению с убытком в \$0,17 на акцию в третьем квартале 2010 года. Однако компания уточняет, что в прошлом году имели место специальные сборы в размере \$0,30 на акцию.

Выручка Textron в третьем квартале составила \$2,8 млрд, что на 13,5% больше, по сравнению с третьим кварталом 2010 года, а доходы от производственной деятельности выросли на 15%. Прибыль составила \$236 млн., что на \$ 124 млн. больше, чем годом ранее.

“В третьем квартале нашли отражение хорошие результаты работы и цены на продукцию Bell и Cessna, что отражает успехи продаж коммерческих воздушных судов в сложных экономических условиях. Мы считаем, что это показывает силу наших брендов и инвестиции, которые мы делаем в новые продукты, а также в послепродажное обслуживание и профессионализм отделов продаж”, говорит председатель и главный исполнительный директор Textron Скотт С. Доннелли.

В настоящее время Textron прогнозирует на конец 2011 года прибыль на акцию в размере \$ 1,05 до \$ 1,15.

| | 3 кв. 2011 | 3 кв. 2010 | 9 мес. 2011 | 9 мес. 2010 |
|-------------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| <i>Доходы, \$ млн.</i> | | | | |
| Cessna | 771 | 535 | 1979 | 1603 |
| Bell | 894 | 825 | 2515 | 2266 |
| <i>Прибыль, \$ млн.</i> | | | | |
| Cessna | 33 | -31 | 0 | -52 |
| Bell | 143 | 107 | 354 | 289 |

Cessna

Выручка производителя самолетов увеличилась на 236 млн. долл., что отражает увеличение объема поставок бизнес-джетов. Cessna поставила в третьем квартале заказчикам 47 новых самолетов Citation, по сравнению с 26 самолетами в третьем квартале прошлого года.

Прибыль подразделения выросла на \$64 млн. в основном за счет больших объемов продаж из-за благоприятной конъюнктуры рынка.

Объем портфеля заказов Cessna на конец третьего квартала составил \$ 2,2 млрд, уменьшившись на \$359 млн. по сравнению с уровнем конца второго квартала 2011 года.

Bell

Выручка вертолетостроительного подразделения в третьем квартале 2011 увеличилась на 69 млн. долл., по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Bell поставил 9 V-22, 7 H-1 и 26 коммерческих вертолетов, по сравнению с 7 V-22, 5 H-1 и 24 коммерческими машинами в третьем квартале прошлого года.

Прибыль Bell выросла на \$36 млн., что отражает повышение производительности.

Портфель заказов Bell на конец третьего квартала равнялся \$ 6,4 млрд., уменьшившись на \$ 588 млн. по сравнению с концом второго квартала 2011 года. Уменьшение объема портфеля заказов обусловлено исправлением ошибки при расчете этого показателя в четвертом квартале 2009 года на \$ 781 миллионов долларов.



CSeries превратится в бизнес-лайнер

В рамках прошедшей выставки NBAA 2011 руководство Bombardier сообщило о том, что компания рассматривает среди потенциальных проектов варианты создания бизнес-джета на основе семейства CSeries, а также модернизации самолетов Learjet.

По словам президента Bombardier Business Aircraft Стива Ридольфи, узкофюзеляжный самолет в VIP-конфигурации сможет внести “значительный вклад” в продажи семейства CSeries, а средний объем продаж по его прогнозу составит от 6 до 24 самолетов в год. Но пока по вопросам относительно стоимости, характеристик и конкретных сроков ввода в эксплуатацию новой модификации компания предпочитает не распространяться. Однако глава Bombardier Business Aircraft добавил, что бизнес-джету придется “подождать своей очереди”, так как в настоящее время Bombardier сконцентрирован на продвижении пассажирских версий CRJ100 и CRJ300.

Президент Bombardier Aerospace, Гай Хэчи, отметил, что его не устраивает доля самолетов Learjet 40XR, 45XR и 60XR на рынке, которая составляет 18%. По его словам, бренд Learjet “это серьезно”, и компания активно инвестирует в эту программу.

Однако конкуренты канадских производителей также предпринимают определенные шаги для укрепления своих позиций на рынке. Так, в рамках NBAA 2011 компания Superjet International отметилась первым контрактом на поставку корпоративной версии самолета Sukhoi 100 европейскому оператору Comlux, а бразильская компания Embraer также расширяет свое присутствие в данном секторе, продвигая самолеты серии Lineage.



HondaJet опять задерживается

Компания GE Honda Aero Engines поставила два двигателя HF120 с модернизированными колесами вентилятора типа блиск (BLISK - Blade plus Disk fabricated in one piece (изготовленные из одной отливки колесо с лопатками) для второй версии опытного самолета HondaJet, сообщает Flightglobal. После испытаний на обледенение, которые были проведены в начале этого года, были внесены изменения в конструкцию лопаток вентилятора. Начало испытаний самолета с модернизированными двигателями намечено на ноябрь текущего года.

Сообщение о внесении изменений в конструкцию двигателя и задержке сертификации самолета HondaJet было обнародовано главой Honda Aircraft Мичимасой Фуджино на выставке NBAA 2011 в Лас Вегасе.

Изначально завершение сертификации самолета и начало поставок планировалось на вторую половину 2012 года. Однако теперь первые поставки шестиместного бизнес-джета придется отложить на вторую половину 2013 года, поскольку потребуется дополнительное время на повторные испытания двигателя и самолета в целом.

В ходе сертификационных испытаний по Part 33 в феврале 2011 года двигатель HF120 не прошел испытание на попадание льда. При этих тестах плитки льда толщиной 0.25 дюйма забрасываются в двигатель, работающий на максимальном режиме, и имитируют ситуацию, при которой кусок льда отрывается от корпуса самолета и попадает в двигатель. Двигатель HF120 с тягой на взлетном режиме в 1950 фунтов имеет одноступенчатый вентилятор из титана, выполненный по технологии BLISK. В ходе испытаний после попадания льда в



двигатель произошла небольшая потеря мощности, связанная с повреждением лопаток. В результате уровень потери мощности превысил допустимый.

После этого инженеры изменили конструкцию лопаток вентилятора, увеличив толщину передней кромки 16-ти лопаток вентилятора и изменив технологию производства. Вентилятор новой конструкции успешно прошел испытания на попадание льда, однако необходимо провести еще ряд других испытаний, в частности испытания на отрыв лопатки и 150-часовые ресурсные испытания, для подтверждения надежности нового узла.

Компания GE Honda Aero engines использует семь двигателей для программы сертификации, которую ожидается закончить во втором квартале 2012 года, после чего планируется получение сертификата на двигатель от Федерального авиационного управления США во второй половине 2012 года.



Falcon 900LX с EASy II поставлен

Компания Dassault Falcon недавно поставила первый самолет Falcon, оснащенный авионикой EASy II. Falcon 900LX, имеющий дальность полета 4750 морских миль, первый в производственной линейке французского производителя получил обновление кабины экипажа с множеством новых функций, которые значительно улучшают ситуационную осведомленность пилотов. Этот самолет передан заказчику из США.

“Мы получили от более 450 операторов самые позитивные отзывы о самолетах, оборудованных EASy. По мере развития технологий мы продолжаем развивать новые возможности для дальнейших улучшений в области безопасности и ситуационной осведомленности. Мы много работали над развитием EASy II, что позволит пилотам самолетов Falcon работать в самой передовой кабине экипажа”, сказал президент и главный исполнительный директор Dassault Falcon Джон Росанваллон (John Rosanvallon).

Новое поколение кабины экипажа Easy II компании Dassault предлагает ряд новых опций и усовершенствований, которые включают в себя: Систему Синтетического Зрения (Synthetic Vision System - SVS), улучшенное отображение символики на дисплеях, обновление системы управления полетом (версия 7.1), улучшение взлетных характеристик и возможностей ухода на второй круг, систему помощи и указаний во время движения по взлетно-посадочной полосе (Runway Awareness and Advisory System (RAAS)), а также расширенный пакет навигации, который включает в себя WAAS-LPV и RNP SAAAR.

Кабина экипажа EASy II на Falcon 900LX была сертифицирована EASA и FAA в июне 2011 года. EASy II на Falcon 7X и Falcon 2000LX планируется сертифицировать к концу 2012 года.

Восточноевропейские страны демонстрируют рост

Исследование, проведенное компанией Hawker Beechcraft (Hawker Beechcraft Corporation, HBC), показало, что Украина попала в число лидеров по росту активности деловой авиации в первой половине этого года. Из 19 стран, данные которых анализировала компания, Украина по этому показателю оказалась на втором месте, рост составил 15,2% по сравнению с тем же периодом прошлого года. В период с января по июнь 2011 г. на Украине ежедневно в среднем совершалось 78,1 перелетов на частных самолетах, по сравнению с 67,8 перелетов в первом полугодии 2010 года.

В европейских странах только в Польше наблюдается наибольший рост количества ежедневных рейсов бизнес-авиации. Из 19 стран, данные которых анализировала компания, Польша продемонстрировала наиболее значительный рост (15,5%).

В то же время в среднем по Европе рост количества полетов в деловой авиации в первом полугодии этого года составил только 4,7%.

Франция возглавила список по числу перелетов на частных самолетах (698,3), совершенных в первом полугодии, Германия оказалась на второй строчке рейтинга.

Шон МакГью, президент Hawker Beechcraft Европа, Ближний Восток и Африка, прокомментировал ситуацию так:

«Статистика демонстрирует, что рынок деловой авиации продолжает восстанавливаться, несмотря на сложный экономический климат. Одна из причин роста заключается в том, что все больше компаний осознает пользу, которую может принести собственный самолет. У Hawker Beechcraft растет число покупателей, которые используют самолеты, чтобы лично посещать своих клиентов по всей Европе».

| Страна | Дневное кол-во перелетов в первом полугодии 2011 г. | Дневное кол-во перелетов в первом полугодии 2010 г. | Изменение, кол-во перелетов | изменение, % |
|-----------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------|--------------|
| Польша | 112,2 | 97,2 | 15 | 15,5% |
| Украина | 78,1 | 67,8 | 10,3 | 15,2% |
| Чехия | 101,2 | 89,4 | 11,8 | 13,1% |
| Швеция | 95,3 | 84,7 | 10,7 | 12,6% |
| Турция | 101 | 90 | 11 | 12,2% |
| Ирландия | 75,3 | 67,4 | 7,9 | 11,8% |
| Германия | 555,2 | 507,5 | 47,7 | 9,4% |
| Дания | 64,3 | 59,2 | 5,1 | 8,6% |
| Нидерланды | 133,3 | 123,5 | 9,9 | 8% |
| Великобритания | 393,5 | 367,8 | 25,7 | 7% |
| Норвегия | 78,8 | 73,9 | 4,9 | 6,6% |
| Австрия | 217,4 | 206,9 | 10,5 | 5,1% |
| Франция | 698,3 | 665,4 | 32,8 | 4,9% |
| Финляндия | 30,8 | 29,4 | 1,4 | 4,8% |

G650 приближается к вводу в эксплуатацию

Флагман компании Gulfstream Aerospace, крупногабаритный ультрадальний G650, еще на один шаг приблизился к предстоящей в этом году сертификации. Завершены этапы тестирования электродистанционной системы управления, стабильности работы воздухозаборника двигателя и эксплуатационных характеристик в условиях повышенных температур. По состоянию на 5 октября четыре самолета, участвующие в программе летных испытаний, совершили более 626 полетов общей длительностью более 2077 часов.

“15 сентября в воздухе находились пять самолетов G650, - рассказал старший вице-президент направления программ, разработки и тестирования компании Gulfstream Прес Хенне (Pres Henne). - Четыре самолета выполняли летные испытания, в то время как пятый совершал пост-производственный испытательный полет. Уровень активности полетов свидетельствует о зрелости самолета на этой стадии летных испытаний. Мы постепенно приближаемся к сертификации, запланированной на этот год, и довольны всеми результатами, полученными на сегодняшний день”.

В настоящее время Gulfstream проводит летные испытания четырех серийных самолетов, после чего они будут направлены на завершающую стадию производства, в ходе которой самолеты получают интерьер и будут покрашены. В настоящий момент в производстве находятся четырнадцать самолетов.



Что касается программы летных испытаний, самолет номер 6005 завершил наземные сертификационные испытания устойчивости работы воздухозаборника двигателей, впервые проведенные на авиабазе Эглин во Флориде. При тестировании использовался набор вентиляторов, обеспечивавших условия сильного потока, необходимые для проведения наземных испытаний. Кроме того, самолет выполнил наземные сертификационные испытания на устойчивость к электромагнитным помехам. После наземных испытаний были успешно завершены летные сертификационные испытания на устойчивость работы воздухозаборника двигателей и устойчивость к электромагнитным испытаниям.

Самолет номер 6004, первый тестовый самолет Gulfstream с полностью оборудованным интерьером, завершил летные испытания системы управления полетом G650 нового поколения, а также выдержал интенсивное тестирование систем и акустики салона.

Компания завершила на самолете 6003 сертификационные испытания FAA, предусматривающие проверку летно-технических характеристик самолета в условиях повышенных температур. Испытания показали его способность должным образом охлаждать все элементы авионики и электрического оборудования в самых сложных погодных условиях.

Самолет G650 обеспечивает наибольшую скорость и дальность полета в своем классе. Оснащенный двигателями Rolls-Royce BR725, бизнес-джет способен пролететь 7 000 морских миль (12 964 км) со скоростью 0,85 Маха и развивает максимальную эксплуатационную скорость до 0,925 Маха.

Программа G650 была объявлена компанией Gulfstream 13 марта 2008 г. 29 сентября 2009 г. самолет выехал из производственного цеха, чтобы предстать перед более чем 7 000 зрителей. Его первый полет был осуществлен 25 ноября 2009 г., а ввод в эксплуатацию запланирован на 2012 г.



Предложение Обамы не прошло Сенат

Американские владельцы корпоративных и частных воздушных судов на этой неделе вздохнули немного легче, так как Сенат отказал в предложении Обамы взимать \$ 100 за полеты на деловых самолетах. Это предложение было частью законопроекта по созданию рабочих мест президента Барака Обамы, в котором существенную долю занимали новые налоги на богатых граждан.

Поводом для введения нового сбора стало то, что в настоящее время частные пользователи воздушного пространства, по мнению президента США, не платят справедливую цену за использование системы управлением воздушным движением. Сейчас бюджет системы УВД на две трети формируется за счет акцизных налогов, которые платят в основном регулярные авиакомпании, в том числе в виде налогов на авиабилеты и на топливо. В прошлом году эти налоги составили \$ 10,8 млрд. Повышение платы с частных и корпоративных владельцев, по оценкам Обамы, позволит привлечь в систему УВД до \$ 11 млрд. в течение 10 лет.



Предложение Обамы вызвало волну обсуждений на выставке NBAA 2011 в Лас-Вегасе, где лидеры авиационной отрасли заявили, что этот сбор разрушил бы экономику некоторых моделей бизнеса, поддерживающих невысокую стоимость услуг деловой авиации.

Вечером во вторник 11 октября республиканцы заблокировали прохождение в Сенате законопроекта Обамы, и по словам официальных лиц Национальной ассоциации деловой авиации и всех игроков отрасли, это известие пришло в наилучший момент для деловой авиации.

Однако, предполагая реальность принятия этого закона, некоторые операторы уже подсчитали

изменение стоимости эксплуатации частных самолетов. В случае применения предложения Обамы стоимость эксплуатации реактивных и турбовинтовых самолетов будет фактически на 20 процентов дороже. В частности, такие расчеты сделаны для самолетов сравнительно нового класса самолетов VLJ - Eclipse 500, Cessna Mustang и Embraer Phenom 100. При том, что для некоммерческого транспорта взимается налог на топливо, величина которого меняется в зависимости от вида топлива: авиационного бензина или керосина. Наиболее сильный удар почувствовали бы операторы долевой собственности небольших самолетов, такие как Flight Options. А такие формы владения воздушными судами очень популярны в США.

Осенний спад

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности бизнес-авиации в США в сентябре 2011 г. По сравнению с августом 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке снизился на 4,4%. В сравнении с прошлогодним августом также наблюдается снижение на 1,3%.

Традиционно, сентябрь почти всегда выглядит хуже августа. Нынешний первый месяц осени не исключение. Данные TRAQPak показывают, что в сентябре по сравнению с августом 2011 активность деловых самолетов снизилась на 4,4%. Причем во всех категориях полетов и сегментах воздушных судов наблюдается отрицательная динамика. По категориям полетов наибольшее падение наблюдалось у долевого владения, на 7,3% (месяцем ранее также наблюдалось падение, но не такое значительное, всего на 0,6%). Лучше всего ситуация обстоит с частными и корпоративными полетами по part 91 - здесь падение по сравнению с августом составило 2,7% (в прошлом месяце был рост на 7,4% по сравнению с июнем). Динамика активности по воздушным судам не позволяет особо выделить какой-либо сегмент – падение активности уложилось в диапазоне от 3,5% у малых бизнес-джетов до 5,2% у средних бизнес-джетов.

| | Активность деловых самолетов сентябрь 2011 против сентября 2010 | | | |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------|------------------|-------|
| | Part 91 | Part 135 | долевое владение | итого |
| Турбовинтовые | 0.8% | -11.2% | 2.1% | -4.0% |
| Малые реактивные самолеты | 9.8% | -10.8% | -14.0% | 0.7% |
| Средние реактивные самолеты | -0.6% | -2.3% | 6.5% | 1.0% |
| Большие реактивные самолеты | -3.2% | 0.8% | 18.8% | -0.1% |
| Итого по всем категориям самолетов | 2.0% | -8.4% | 2.7% | -1.3% |

В сравнении с сентябрем прошлого года, общий уровень активности бизнес-авиации в этом году снизился на 1,3%. Снижение активности обусловлено значительным снижением трафика коммерческих полетов по part 135, на 8,4%. Эта тенденция продолжается в течение всего 2011 года. Причем существенную долю в снижении в этой категории полетов внесли турбовинтовые и малые реактивные самолеты (-11,2% и 10,2% соответственно). Тем не менее стоит отметить, что в абсолютных значениях количество коммерческих полетов существенно превышает число полетов по part 135 и самолетов в долевом владении. В остальных категориях полетов продолжает наблюдаться перераспределение трафика в сторону полетов, выполняемых в интересах

собственников воздушных судов: полеты частных и корпоративных самолетов по part 91 увеличились на 2,0%, а долевики владельцы летали больше по сравнению с прошлогодним сентябрем на 2,7%. Динамика активности по сегментам воздушных судов показывает, что наименьшим спросом пользовались турбовинтовые самолеты (-4,0%), в то время как полеты на бизнес-джетах остались на том же уровне (малые +0,7%, средние +1,0%, большие -0,1%).

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 сентябрь 2011 против августа 2011 | | | |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------|------------------|-------|
| | Part 91 | Part 135 | долевое владение | итого |
| Турбовинтовые | -3.0% | -6.0% | -10.0% | -4.6% |
| Малые реактивные самолеты | -1.3% | -7.7% | -5.1% | -3.5% |
| Средние реактивные самолеты | -2.7% | -6.4% | -7.8% | -5.2% |
| Большие реактивные самолеты | -4.5% | -1.9% | -2.2% | -3.6% |
| Итого по всем категориям самолетов | -2.7% | -6.1% | -7.3% | -4.4% |

С клеймом Made in Russia

Один из крупнейших в мире производителей вертолетов — компания Eurocopter — вскоре может открыть собственное производство в России, рассказал Коммерсантъ. Совместно со структурами бывшего министра связи Леонида Реймана Eurocopter хочет построить в Ленинградской области завод по выпуску легких вертолетов семейства Ecureuil. Рассматривается ряд площадок, в том числе в Ленинградской области. Планируемый срок выхода площадки на проектную мощность составит три года, мощность — около 50 вертолетов в год (по данным участников рынка, с начала 1990-х годов в Россию было поставлено около 80 вертолетов Eurocopter).

Еще одним участником проекта может стать авиакомпания «Русэйр», которая вела с Eurocopter переговоры о строительстве завода в России еще в 2004 году, уточнил один из источников «Ъ». Другой источник «Ъ» участие «Русэйр» в проекте отрицает. Представитель Леонида Реймана подтвердил факт переговоров с Eurocopter, но сказал, что раскрывать подробности пока рано. В Eurocopter и «Русэйр» от комментариев отказались.

Как рассказал представитель комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области Александр Бутенин, Eurocopter выбирает один из семи предложенных земельных участков на территории области. «Предложены участки во Всеволожском, Кировском, Тосненском, Волосовском и Ломоносовском районах. На предполагаемом участке площадью 5-10 га рядом с цехом сборки вертолетов будет находиться испытательный полигон. Основным пожеланием заказчиков является относительно близкое к Петербургу размещение и наличие необходимых коммуникаций», — рассказал Александр Бутенин.



По данным правительства Ленобласти, новое производство будет ориентировано на выпуск вертолетов семейства Ecureuil (скорость — более 280 км/ч, грузоподъемность — не менее 1 тонны). Цикл отверточной сборки предусматривает установку сидений, второго управления, лопастей основного и хвостового винтов, двигателей, шасси, дверей и т. д. По данным областных властей, на первом этапе в год может собираться от 10 до 30 вертолетов стоимостью от \$2 млн каждый. Ожидается, что машины вместимостью шесть пассажиров и один-два пилота будут предложены как частным заказчикам, так и госструктурам, в том числе в качестве патрульных, учебных, аварийно-спасательных и военных машин при миссиях на суше и на море.

Знакомый с деталями проекта источник «Ъ» отмечает, что вертолеты семейства Ecureuil отличаются от российских аналогов более высокой технологичностью, надежностью и ресурсом. «Вертолет этого семейства стал первым, который

удалось посадить на Эверест, это было в 2005 году», — отмечает собеседник «Ъ». По его словам, у проекта уже есть стартовые заказчики. Какие именно, собеседник «Ъ» назвать отказался. Кроме того, он заявил, что будут выстроены сеть по обслуживанию этих вертолетов и учебный центр для пилотов.

Летом прошлого года о возможности вскоре начать в России сбоку вертолетов семейства Ecureuil объявляла авиакомпания UTair. Их планировалось собирать на заводе в Тюмени, но, как сообщил вчера источник «Ъ» в авиакомпании, «пока все ограничилось обсуждениями». Тем не менее, именно UTair является крупнейшим заказчиком этих вертолетов в России. Осенью 2010 года авиакомпания заказала 20 машин, поставки начались в этом году и продолжатся до весны 2013 года. При этом UTair имеет собственные центры техобслуживания вертолетов Eurocopter. Источник в UTair заявил, что о проекте по строительству завода в Ленинградской области в авиакомпании не слышали и предложений участвовать в нем не получали. Оценить влияние этого проекта на авиакомпанию собеседник «Ъ» не смог.

Вице-президент Федерации авиационных видов спорта Виктор Галенко отмечает, что всерьез рассчитывать на рынок легких вертолетов Eurocopter может, только если уже имеет базовые договоренности на получение госзаказа. «Для частных лиц и малой авиации это слишком большие и слишком дорогие вертолеты, а для грузовых перевозок они, наоборот, недостаточно крупны», — говорит эксперт. По его словам, вертолеты семейства Ecureuil подходят для патрульных и аварийно-спасательных работ, поэтому их основным заказчиком могло бы стать МЧС.

По материалам газеты Коммерсантъ



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 прилета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 17 по 23 октября 2011 г.

| Из.../В... | Германия | Великобритания | Франция | Италия | Австрия | Швейцария | Россия | другие |
|----------------|----------|----------------|---------|--------|---------|-----------|--------|--------|
| Германия | 47 | 27 | 32 | 30 | 8 | 14 | 65 | 236 |
| Великобритания | 44 | 70 | 112 | 36 | 1 | 30 | 36 | 306 |
| Франция | 39 | 96 | 104 | 48 | 3 | 29 | 34 | 271 |
| Италия | 35 | 28 | 34 | 12 | 13 | 14 | 75 | 91 |
| Австрия | 7 | 31 | 2 | 7 | 7 | 6 | 12 | 68 |
| Швейцария | 18 | 28 | 36 | 20 | 10 | 1 | 48 | 113 |
| Россия | 52 | 21 | 23 | 73 | 30 | 29 | 9 | 352 |

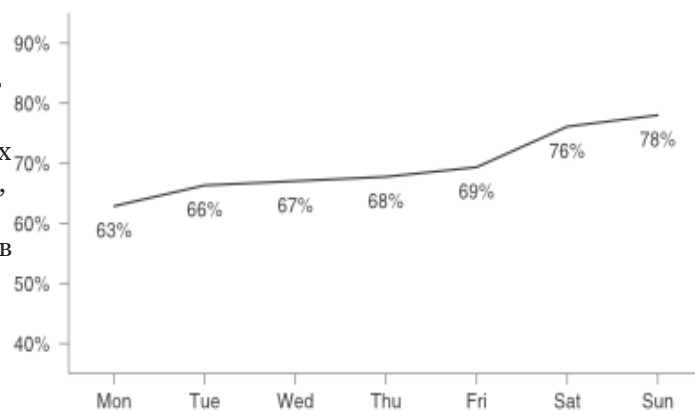
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 17 по 23 октября 2011 г.

| Из.../В... | Германия | Великобритания | Франция | Италия | Австрия | Швейцария | Россия | другие |
|----------------|----------|----------------|---------|--------|---------|-----------|--------|--------|
| Германия | 15 | 4 | 2 | 3 | 5 | 5 | 5 | 11 |
| Великобритания | 1 | 43 | 18 | 3 | 1 | 5 | 1 | 19 |
| Франция | 1 | 10 | 8 | 3 | 4 | 7 | 2 | 6 |
| Италия | 3 | 3 | 3 | 6 | 0 | 5 | 1 | 1 |
| Австрия | 2 | 1 | 1 | 2 | 6 | 2 | 8 | 5 |
| Швейцария | 5 | 3 | 8 | 1 | 1 | 2 | 0 | 6 |
| Россия | 9 | 6 | 2 | 1 | 3 | 4 | 0 | 12 |

Индекс наличия свободных самолетов

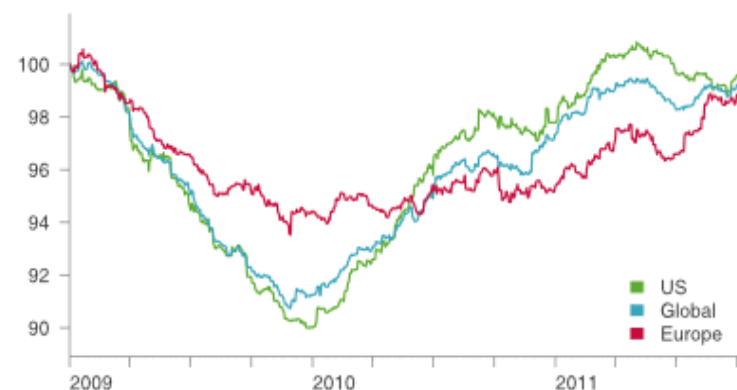
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

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



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

Индекс спроса

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



Стоимость летного часа популярных самолетов

| Тип ВС | Средняя стоимость | 3 месяца назад | 6 месяцев назад |
|---------------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cessna Citation Jet | € 1624 | € 1632 | € 1592 |
| Cessna Citation Excel | € 2852 | € 2768 | € 2633 |
| Bombardier Challenger 604 | € 4777 | € 4764 | € 4736 |

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 16 Cessna Citation Jet, 26 Cessna Citation Excel и 31 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прилета.

| Место | Аэропорт | Место месяц назад |
|-------|-------------------|-------------------|
| 1 | Внуково, Москва | 1 |
| 2 | Ле Бурже, Париж | 4 |
| 3 | Лутон, Лондон | 3 |
| 4 | Женева | 5 |
| 5 | Кот Д'Азур, Ницца | 2 |
| 6 | Цюрих | 10 |
| 7 | Борисполь, Киев | 13 |
| 8 | Фарнборо, Лондон | 7 |
| 9 | Пулково, СПб | 9 |
| 10 | Швехат, Вена | 20 |

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.