



Второй G650 поднялся в воздух.



Второй тестируемый аппарат - известный как T2 - вылетел из международного аэропорта Саванна/Хилтон-Хед в 12:50 вечера в четверг 25 февраля, пилотируемый старшими пилотами по экспериментальным летным испытаниям Гери Фрименом и Скоттом Бюте. Полет длился 2 часов и 33 минут, на высоте 37 000 футов (11 278 м) и скорости 0,80 в числах Маха, после чего самолет вернулся в Саванну.

Впервые в истории компании, оба тестируемых самолета G650 - T2 и T1 - находились в воздухе одновременно и отслеживались с помощью двоянного телеметрического оборудования в режиме реального времени.

Программа летных испытаний и сертификации модели G650 предусматривает использование пяти самолетов и предполагает 1 800 часов тестирования. Каждый самолет используется для определенных серий испытаний: T1 для испытаний полетных характеристик и системы управления полетом, T2 - работы бортовых систем, T3 - авиаэлектроники. Два серийных самолета в программе испытаний - P1 и P2 - будут использоваться для оценки внутренних систем и системы сниженного минимума вертикального эшелонирования (СМВЭ) соответственно.

Программа модели G650 была объявлена компанией Gulfstream 13 марта 2008 г. 29 сентября 2009 г. самолет выехал из производственного помещения своим ходом, 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.



Факультативная бизнес.

Несмотря на неутешительные итоги 2009 года, Шереметьево не отказывается от бизнес авиации.

На вопросы BizavNews ответили представители Международного аэропорта Шереметьево

стр. 4



Трудная дорога NetJets.

Кризис, спровоцировавший резкий спад спроса во всех сегментах деловой авиации, на примере громкого банкротства Jet Republic ясно продемонстрировал уязвимость модели долевого владения.

стр. 5



Learjet 60XR: законодатель новых стандартов.

История одного из наиболее популярных бизнес-джетов современности началась в далекие 1960-е годы. Основой для новой разработки стал швейцарский истребитель FFA P-16, который превратился в Learjet 23.

стр. 7



Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode о состоянии европейского рынка деловой авиации. Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации.

В выпуске информация на 01 марта 2010.

стр. 9

1952
BURNS
GUITARS
London




DISTRIBUTOR
8(985)7629776
ber@burnsguitar.ru
www.burnsguitars.com

Sovereign и CJ3 в Москве.

Устойчивость экономики России принесет доход Jetalliance. Такое предположение высказал генеральный директор компании Йорг Забитцер (Joerg Sabitzer). На данный момент в Москве базируются семиместная Cessna CJ3 и десятиместная Cessna Citation Sovereign. Выбором этих самолетов Jetalliance надеется переманить клиентов более тяжелых бизнес джетов.


«Эти два самолета прекрасно подходят для клиентов, которые только присматриваются в деловой авиации. Хотя рынок демонстрирует тенденцию к более крупным самолетам, Cessna привлекают все больше и больше клиентов за счет более низкой стоимости», говорит Йорг Забитцер.

На данный момент флот Jetalliance насчитывает 31 самолет. Недавняя аккредитация компании IATA Operational Safety Audit (IOSA) была хорошо воспринята клиентами компании и рынком. 

Flying Group усиливает позиции в Нидерландах.

В целях развития своей деятельности в Нидерландах, Flying Group увеличила количество выполняемых рейсов из голландских аэропортов (Роттердам, Гаага и Амстердам).

«Сыграв ключевую роль в развитии частной авиации в странах Бенилюкса, Flying Group значительно укрепит свои европейские позиции с началом полетов из Нидерландов», говорится в релизе компании.

После принятия решения о базировании части флота в ряде аэропортов страны «тюльпанов» (Citation Mustang, Challenger 604 и Falcon 50EX), компания намерена претендовать на большую часть рынка стран Бенилюкса. 


Английский оператор Gama Aviation обустраивается на Ближнем Востоке.



Компания открыла представительство в Шардже и готова к вводу в эксплуатацию ангара для технического обслуживания самолетов.

После открытия офиса продаж в Шардже английский оператор Gama Aviation в ближайшее время запускает в эксплуатацию новый ангарный комплекс общей площадью в 10000 кв.м. Также Gama Aviation в настоящее время перевело часть самолетного парка в международный аэропорт Шарджа. Теперь на постоянной основе здесь базируются шесть самолетов, включая Bombardier Challenger 604, 605 и 850.

По словам генерального директора компании Дейва Эдвардса до конца года общее количество самолетов, находящихся на постоянной базировке в Шардже достигнет 10 единиц. Именно для поддержания летной годности своего «немаленького» флота в ОАЭ Gama Aviation вводит в эксплуатацию новый ангарный комплекс, пользоваться которым смогут и другие операторы, работающие в регионе.


В настоящее время компания оперирует 75 воздушными суднами и имеет представительства в Великобритании, Северной Америки и, теперь в ОАЭ. 

Bombardier открывает новый офис поддержки в Мумбаи.

Bombardier Aerospace 3 марта объявила об открытии нового офиса региональной поддержки (PCO) в Мумбаи в целях дальнейшего укрепления своего присутствия в Индии.


Это будет пятый офис поддержки клиентов компании, открытый в течение последних трех лет по всему миру. Новый офис начнет работу во втором квартале 2010/11 финансового года.

«Азиатско-Тихоокеанский регион является ключевым рынком для Bombardier, и мы понимаем, насколько важен этот PCO для нашего бизнеса и заказчиков наших самолетов в регионе», сказал James Hoblyn, президент по поддержке и сервису Bombardier Aerospace. «Укрепление нашего присутствия в Индии, встало в один ряд с последними изменениями по сокращению время поддержки клиентов».

Во всемирной службе поддержки Bombardier сейчас работают офисы в Токио, Сиднее, Шанхай, и Мюнхене. 

Bell Helicopter движется в Восточную Европу.

Bell Helicopter объявила о приобретении чешской компании по техническому обслуживанию. Пражская компания предоставляет услуги модернизации бортового оборудования и оформление по заказу в Чехии. Годовой доход приобретаемой компании составляет около \$ 14 миллионов.

Цель приобретения – удовлетворение потребностей в техническом обслуживании европейских клиентов Bell Helicopter. К тому же расположение нового техцентра в Центральной Европе положительно скажется на скорости технической поддержки. Покупка этой компании поможет сертифицировать новые типы вертолетов. 


Правительство Индии призывают присмотреться к деловой авиации.

Члены ассоциации деловой авиации Индии признали правительство упростить процедуру разрешения для полетов деловой и частной авиации, чтобы помочь росту отрасли.

Текущие инфраструктура аэропортов требует значительные инвестиции, чтобы удовлетворить растущий спрос, говорят эксперты. И у участников недавней выставки Indian Business Aviation Expo прежнему не уверенности, что правительство обратит взор на бизнес авиацию.

Взапросе от ассоциации в Министерство гражданской авиации Индии к секретарю Прасанту Сукулу (Prasant Sukul) предлагается прямой и открытый диалог с правительством, результатом которого должно стать упрощение процедуры разрешение полетов. Сукул с пониманием отнесся к нуждам ассоциации и отрасли. Он также заявил, что будет делать все возможное, чтобы отстоять интересы частной авиации.

Председатель MIU Events (организатора Indian Business Aviation Expo) Алан Перри говорит, что переход от железнодорожного и автомобильного транспорта в Индии к авиации уже начался, и в настоящее время правительство стало понемногу реагировать на эту тенденцию, но приоритет прежнему остается за линейной авиацией. «Налоговый режим и предвзятое отношение к деловой авиации также неблагоприятен для ведение бизнеса», добавил он.

Однако общее мнение экспертов и участников рынка, несмотря на проблемы, всё таки довольно оптимистично настроено по отношению к перспективам индийской деловой авиации. Оно основано на росте частной и бизнес авиации, что делает ее привлекательной для инвестиций. 


Немецкие туроператоры уверены в светлом будущем.



По мнению немецкого союза менеджеров туриндустрии VDR (Verband Deutsches Reise-management) настроения в сфере деловых авиаперевозок меняются в положительную сторону, и вскоре будет виден свет в конце туннеля. Такой вывод исследователи сделали на основе результатов последнего опроса членов ассоциации.

Данный опрос был проведен в сотрудничестве с организаторами туристической выставки ITB Berlin. Исследователи попросили своих членов предсказать, как повлияет продолжающийся мировой экономический и финансовый кризис на деловые поездки в текущем году.

Более половины из опрошенных компаний уверены, что будет до конца нынешнего года произойдет подъем в бизнес чартерах. Кроме того почти четверть респондентов ожидают увидеть восстановление деловой активности на поездки в начале следующего 2011 года. И только 10% выразили свою обеспокоенность тем, что восстановления активности они пока не прогнозируют.

Опрос был проведен среди 512 членов VDR в начале февраля. В общей сложности свое мнение выразили представители 126 компаний. 


Китайские миллионеры не жалеют денег на бизнес джеты.

Цена бизнес джета в \$ 20 млн. и почти \$ 2 млн в год на содержание не останавливают китайских богачей от приобретения такой “роскошной игрушки”.


«Около 100 миллионеров с состоянием не менее 1 млрд юаней (\$ 143 млн) на материковой части Китая могут себе позволить иметь самолет», говорит Мэнг Пенгджун (Meng Pengjun), генеральный директор китайской компании Asia Limited Luxury.


Только в прошлом году, китайские миллиардеры купили 15 бизнес-джетов через компанию Мэнга, что вдвое превышает количество проданных самолетов в 2008 году. В этом году он планирует продать 20 бизнес-джетов на материке. Такой оптимизм связан с резким ростом продаж за первые два месяца 2010 г. За этот период Мэнг продал уже 4 самолета. “Китай станет крупнейшим потребителем предметов роскоши в мире рано или поздно. Это только вопрос времени”, говорит Мэнг.

Продажи других luxury-товаров еще более впечатляющие. В прошлом году китайские богачи потратили \$ 9,4 млрд. предметы роскоши, что делает Китай вторым в мире потребителем предметов роскоши после Японии. 27,5 % мировых продаж luxury-товаров в прошлом году пришлось на Китай.


В настоящее время в Китае 825000 человек имеют состояние более 10 млн юаней (\$ 1,46 млн.) и около 51000 человек с состоянием более 100 млн. юаней (\$ 14,6 млн.). Эти данные предоставила компания Nigun, которая в течение 11 лет исследует рынок роскоши. Также по данным этих исследований 57% из состоятельных китайцев тратят от 1 до 3 млн. юаней в год и 18% - более 3 млн. юаней в год на предметы роскоши, которые чаще всего оказывается подарками. 

Факультативная бизнес.


Несмотря на неутешительные итоги 2009 года, Шереметьево не отказывается от бизнес авиации. На вопросы  BizavNews ответили представители Международного аэропорта Шереметьево

 **BizavNews:** Какую нишу в общей доли пассажирских перевозок аэропорта занимает бизнес авиация?

По итогам 2009 года доля бизнес-перевозок в Международном аэропорту Шереметьево составляет 3,4%.


 **BizavNews:** Промежуточные итоги года по этому направлению.

Шереметьево: В 2009 году в Центре деловой авиации Шереметьево было обслужено 19 тыс. человек.

 **BizavNews:** С чем связано появление дочерней компании «Авиа Групп»?

Шереметьево: В 2006 году было создано дочернее предприятие аэропорта Шереметьево – ООО «АвиаГрупп» для реализации проекта строительства терминала бизнес-авиации. Приоритетная задача «Авиа Групп» - развитие инфраструктуры аэропорта для увеличения объемов деловой авиации.

Смомента начала работы предприятия были построены современный и удобный ангар и реконструирован существующий для стоянок воздушных судов с предангарными площадями в результате аэропорт добавил 25 стоянок ВС бизнес-авиации и возможности для проведения технического обслуживания ВС. Также разработан проект нового Терминала А для обслуживания пассажиров деловой авиации в аэропорту Шереметьево.

 **BizavNews:** Кто финансирует строительство нового терминала и в каком объеме? Реальны ли сроки ввода в эксплуатацию (конец 2010 – начало 2011).



Шереметьево: Расчетный срок строительства Терминала А – 12 месяцев. В марте – апреле 2010 года планируется начать работы по возведению здания. Устройство фундаментов ориентировочно завершатся в мае 2010 года. Монтаж конструкций фасада будет окончен к началу IV квартала текущего года. Монтаж внутренних инженерных систем, внутренние отделочные и строительные работы планируется завершить в конце I квартала 2011 года, параллельно будут произведены работы по благоустройству территории. Ввод терминала в эксплуатацию планируется осуществить в начале 2011 года.

Новый терминал будет иметь общую площадь около 2700 кв.м и обслуживать до 75 тысяч пассажиров в год, что позволит вывести пропускную способность Шереметьево в области деловой авиации на новый уровень, обеспечив при этом международные стандарты качества сервиса.

В Терминале А разместятся магазины Duty Free, объекты государственных структур, серверные и служебные помещения. В Терминале предусмотрены:

просторный зал на прилёт и на вылет;

2 VIP комнаты ожидания вылета;


2 VIP переговорных комнаты, оборудованных всем

необходимым для проведения переговоров; конференц-зал, комната отдыха;


бар с видом на аэродром.

Во всех помещениях Терминала предусмотрен доступ в Интернет через wi-fi.


На привокзальной площади будет расположена охраняемая автомобильная парковка.


 **BizavNews:** Какова будет судьба ныне действующего Центра деловой авиации?

Шереметьево: Управление Терминалом А будет осуществлять ООО «Авиа Групп», таким образом, функции по обслуживанию пассажиров бизнес-авиации перейдут к указанному оператору. Профиль и специализация нынешнего ЦДА в Терминале-1 будут определены позже с учетом развития делового сегмента перевозок и потребностей клиентов Шереметьево.

 **BizavNews:** Повлиял ли кризис на количество рейсов данного сегмента.

Шереметьево: Интерес к услугам деловой авиации не упал даже в условиях мирового финансового кризиса. Можно говорить лишь о тенденции к снижению бизнес-перевозок во всем Московском авиационном узле по сравнению с показателем за 2008 год, однако в настоящее время ситуация стабилизировалась.

 **BizavNews:** Планируете ли Вы в будущем расширять это направление или данный вид деятельности для аэропорта является факультативным?

Шереметьево: Развитие сегмента бизнес-авиации – одно из стратегических направлений деятельности Международного аэропорта Шереметьево. Именно для этого в аэропорту создана инфраструктура по наземному обслуживанию ВС и планируется построить специализированный высокотехнологичный Терминал А, который будет отвечать международным стандартам по уровню сервиса. 

Трудная дорога NetJets.

Кризис, спровоцировавший резкий спад спроса во всех сегментах деловой авиации, на примере громкого банкротства Jet Republic ясно продемонстрировал уязвимость модели долевого владения. Текущая ситуация в NetJets, лидера рынка долевого владения, иллюстрирует сильную зависимость такого бизнеса от общеэкономических циклов.

По словам г-на Баффета, долг компании NetJets вырос за 11-ю историю с \$102 млн. на момент покупки до \$ 1.9 млрд. по состоянию на апрель 2009 года. «Несмотря на увеличение чистых поступлений от других видов источников наших доходов (61 процент по сравнению с 2008 годом), именно NetJets, стала нашей по настоящему головной болью в прошлом году», отметил Баффет.

Основные надежды на улучшение ситуации в NetJets связывают с назначением на должность директора в августе 2009 года Дэвида Сокола (David Sokol). Ранее его пост занимал основатель компании Ричард Сантулли. Хотя источник в NetJets говорит, что между Сантулли и председателем Berkshire Hathaway Уорреном Баффетом не было разногласий, некоторые эксперты утверждают, что Баффет требовал кадровых и административных изменений в компании. По их данным, вместо того чтобы пойти на уступки, Ричард Сантулли просто оставил свой пост. А Баффет принял заявление об уходе «с неудовольствием».

Сантулли, по слухам, был одним из кандидатов в преемники Баффета на посту главы Berkshire. Теперь же фаворитом является Дэвид Сокол, председатель MidAmerican Energy Holdings — еще одной дочерней компании Berkshire Hathaway. Сразу после ухода Сантулли Баффет назначил Сокола председателем правления и временным исполнительным директором NetJets.

«NetJets — потрясающая компания с выдающимся коллективом, — говорит г-н Сокол. — Я долго ждал, когда смогу начать работать с этой командой



и продолжать развивать успех NetJets, достигнутый при Ричарде (г-не Сантулли прим. В.Н.)», отметил г-н Сокол.

Сантулли пользуется повсеместным уважением за острый ум, деловую хватку и бескомпромиссную лояльность. Парадоксально, но эта последняя черта могла сыграть с ним злую шутку. Когда трафик бизнес-авиации в результате экономического кризиса стала падать, некоторые операторы начали избавляться от персонала. Ричард Сантулли противился такому решению — он был привязан к своим сотрудникам, а также считал, что подобный шаг нарушит нормальную работу компании и повлечет лишние затраты на набор нового персонала, когда экономическая ситуация улучшится. В конечном счете он вышел из положения, предложив экипажам и прочим работникам различные «кризисные схемы», в том числе сокращенную рабочую неделю и вынужденные отпуска. Это решение одобрили не все.

Возможно, в штаб-квартире Berkshire Hathaway его тоже не оценили.

Для сравнения: один из конкурентов NetJets на рынке долевого владения ВС, по собственному признанию, сократил персонал почти на треть еще в самом начале кризиса. «Мы сделали то, что должны были сделать, — заметил топ-менеджер этого оператора. — Это было нелегко, но на что ни пойдешь ради сохранения компании».

«Нам всем плохо, по всей отрасли, — отмечает один из старожилов авиаперевозок. — Иногда к этому относятся с пониманием, но иногда [владельцы бизнеса] считают, что менеджмент мог бы прикладывать больше усилий для спасения бизнеса, в том числе применять непопулярные меры. А различия в стиле управления на фоне экономического коллапса проявляются только резче».

Сразу после сообщения об уходе Сантулли пошли слухи, будто NetJets находится в настолько отчаянном положении, что вынуждена была снять с маршрутов в Северной Америке свыше 100 самолетов. Источник в компании опроверг это, сказав: «Все наши самолеты в работе». Правда, он признал, что спрос на бизнес-перевозки значительно упал.

Тот же источник, когда его спросили о возможности продажи или закрытия компании, ответил, что NetJets остается «жизнеспособной», и Berkshire Hathaway недавно выразила безоговорочную поддержку компании.

Ричард Сантулли остался в NetJets в качестве консультанта «по крайней мере на ближайшие 12 месяцев», чтобы помочь новому руководителю освоиться. И все же столь внезапный уход с поста главы компании представляется слишком тусклым финалом блестящей карьеры.

Действительно, именно кадровая политика сделала компанию наиболее уязвимой во время кризиса. Спрос существенно сократился, в то время как менеджмент NetJets реализовал только одну

программу: предложил пилотам в добровольном порядке сократить налет.

«При этом для обеспечения существующего спроса можно было смело расстаться с 300 пилотами из 1050. Еще один момент – тем пилотам, кто покидает компанию, предлагались достаточно большие компенсационные пакеты. Все это неизбежно приводило к убыткам и растущим долгам» комментирует Олег Пантелеев – глава аналитической службы агентства «АвиаПорт». «Многие наблюдатели отмечают, что спрос на деловые перевозки сократился, но многие потребители этой услуги не в состоянии полностью от нее отказаться – они ищут более дешевое предложение. То обстоятельство, что долевое владение не предлагает клиентам необходимой гибкости в контроле расходов, делает этот вид бизнеса более уязвимым. Впрочем, как бы драматично не выглядела ситуация, инвестор пока не делает заявлений о намерении закрыть или продать этот бизнес: для Berkshire Hathaway оператор NetJets остается одним из приоритетов. Спад на рынке деловых перевозок успеет смениться очередным подъемом прежде, чем иссякнут терпение и финансовая мощь инвестора».

С господином Пантелеевым согласен и главный редактор журнала Jet Сергей Королев. «Кризис, спровоцировавший резкий спад спроса во всех сегментах деловой авиации, на примере громкого банкротства Jet Republic ясно продемонстрировал уязвимость модели долевого владения, а текущая ситуация в NetJets иллюстрирует сильную зависимость долевой ниши от общеэкономических циклов. Кроме того, похоже, что долевое владение как бизнес-модель завершила экстенсивную фазу своего развития» комментирует Сергей Королев. Долевое владение в значительной мере освоило свою нишу на рынке, и замедление роста было просто неизбежным. Период быстрого увеличения парка воздушных судов закончился – и это существенно ограничило один из источников доходов долевых операторов. Большой объем заказов позволял им покупать бизнес-джеты у производителей по




ценам ниже среднерыночных, а доли продавались клиентам уже по другой стоимости. Если исходить из существующих прогнозов развития рынка, мы вряд ли увидим двузначные цифры роста в ближайшем будущем. Значит и парк долевых операторов будет увеличиваться более скромными темпами. Таким образом, этим компаниям волей-неволей придется пересмотреть существующие приоритеты, повысить эффективность и прибыльность эксплуатации существующего парка. Такая смена приоритетов, возможно, и вызвала серьезные кадровые перестановки в NetJets. Дальнейшие успехи этого оператора в адаптации к новым условиям ведения бизнеса и определяют его будущее. Пока справиться с кризисными явлениями ему помогает поддержка родительской компании. Можно смело утверждать, что без поддержки Berkshire Hathaway крупнейший оператор долевого владения NetJets имел бы все

шансы повторить печальную судьбу крупнейшего лайнера своей эпохи – Титаника.

В компании DC Aviation уверены, что Net Jets это, прежде всего бренд. По словам Малькома Хаерса г-н Баффит, ни за что не расстанется с «любимой игрушкой». А пока ситуация не столь драматична, финансовые потоки в поддержания баланса перевозчика будут постоянны.

Однако в компании NetJets считают, что ситуация подконтрольна. «В сложной ситуации прошедшего года мы закончили год с тем же количеством клиентов, с какого начинали год. Кроме того, несколько месяцев подряд у NetJets Europe были положительные результаты продаж. Наконец, мы считаем, что крупные компании хотят строить деловые отношения с теми предприятиями, которые планируют оставаться на рынке в ближайшие 10 или 20 лет и которые безоговорочно доверяют нам, зная, что мы осуществляем масштабную деятельность и обладаем финансовой поддержкой Berkshire Hathaway. Наши клиенты уверены, что летают с компанией, продолжающей инвестировать в безопасность, клиентское обслуживание, техническую поддержку флота и обучение персонала независимо от текущей экономической ситуации» говорит Mats Leander из NetJets Europe.

Однако, тема персонала остается ключевой для NetJets. В последнее время NetJets покинули несколько топ-менеджеров. Кроме Ричард Сантулли, компанию покинули вице-президент NetJets Europe Роберт Херсоу (ушел в VistaJet), вице-президент Крис Муди (основал Fractional Jet Europe), и другие. А совсем недавно из компании ушел должность президента ХОJET Бенджамин Мюррей, бывший исполнительный вице-президент NetJets, Inc и генеральный директор Executive Jet Management.

В период нахождения в должности г-на Сокола долг NetJets сократился до \$1,4 и после ошеломляющих потерь в 2009 году (\$711 млн.) у нас появилась надежда на исправление ситуации в компании. 

Learjet 60XR: законодатель новых стандартов.

История одного из наиболее популярных бизнес-джетов современности началась в далекие 1960-е годы. Именно тогда американский изобретатель и авиаконструктор Уильям Лир (Bill Lear) впервые решил создать реактивный частный самолет для состоятельных владельцев. Основой для новой разработки стал швейцарский истребитель FFA P-16, который после соответствующей модернизации превратился в Learjet 23.

Новый прототип прошел сертификацию в 1964 году. С тех пор модель видоизменялась и совершенствовалась, а сама марка неоднократно переходила от одного собственника к другому. Но в 1990 году в развитии бизнес-джета наступил переломный момент: бренд был приобретен производственным конгломератом Bombardier Aerospace (Канада), пополнив модельный ряд Learjet всеми типами современных реактивных самолетов деловой авиации.

Самый большой в этом семействе – Learjet 60XR – обновленная версия модели Learjet 60. Перед тем, как приступить к модернизации, компания Bombardier Aerospace провела социологический опрос потребителей. Респонденты в один голос заявили, что пилоты желают видеть современную систему авионики, а пассажирам не хватает комфорта в салоне. При этом все опрошенные выразили полное удовлетворение летными характеристиками самолета.

Следуя пожеланиям клиентов, производитель усовершенствовал систему управления бизнес-джетом, ощутимо упростив работу пилотов. Итак, во-первых, Learjet 60XR получил новый комплект авиационной электроники Pro Line 21, взамен Pro Line 4 от компании Rockwell Collins. Во-вторых, бизнес-джет подключили к интегрированной



информационной системе IFIS, с помощью которой пилоты могут синхронизировать полетное задание с универсальной базой данных электронных карт Jeppesen.

Схемы захода на посадку отображают направление движения так, как это происходит при рулении на земле, одновременно указывая место нахождения пилотируемого самолета, что значительно облегчает ориентирование в пространстве. Пилоты могут управлять изображением на мониторе (двигать, увеличивать или уменьшать его), просто передвигая курсор. На основной дисплей выводятся показатели скорости, которые автоматически переводятся в число Маха. Ниже отображаются данные системы предупреждения столкновения с землей, а также информация о погодных условиях.

Из дополнительного оборудования, которое

устанавливается на Learjet 60XR по желанию клиента, наибольшим спросом пользуется устройство спутникового отслеживания метеоусловий, дополнительный файловый сервер и 15-дюймовый жидкокристаллический дисплей в кабине пилотов.

Для отделки салона приглашено дизайнерское ателье Hiller Incorporated (США). Американские дизайнеры разработали сразу пять вариантов интерьера и внутренней компоновки самолета. Наибольшим спросом пользуются салоны, рассчитанные на семь или восемь пассажиров. Первый вариант состоит из трехместного дивана в носовой части самолета и четырехклубных кресел сзади. Второй укомплектован диваном и двумя клубными креслами в передней части салона, а также четырьмя креслами сзади. В обеих модификациях имеется небольшой туалет, оборудованный в хвостовой части самолета.



Для удобства пассажиров новый Learjet 60XR оснастили более совершенным электрооборудованием салона. Например, все лампы накаливания заменены светодиодами, а возле пассажирских кресел установлены сенсорные панели, позволяющие контролировать работу системы освещения и кондиционирования, а также управлять информационно-развлекательной системой, состоящей из DVD-проигрывателя и XM-радио. Посадочные места оборудованы аудиовыходом для наушников, розеткой переменного тока на 110 В и разъемом для подключения MP3-плеера или iPod.

Кухонный уголок на борту Learjet 60XR может показаться элементом второстепенного значения, но канадские и американские дизайнеры уделили ему повышенное внимание, так как по результатам опроса пассажиры нуждаются в большем пространстве для приготовления пищи. Таким образом, кухня стала более вместительной и функциональной: появились большие отсеки для хранения продуктов, отдельный контейнер для хранения льда и бутылок с

вином, а также дополнительное место для установки микроволновой печи.

Learjet 60XR приводят в движение два реактивных двигателя Pratt & Whitney Canada PW305A. Работой силовой установки управляет новейшая электронно-цифровая система FADEC. Мощности агрегатов достаточно, чтобы поднять судно на высоту 12 400 м всего за 18 минут, то есть намного быстрее любого другого бизнес-джета среднего класса, включая Cessna Citation Sovereign, Gulfstream G150 и Hawker 850XP.

Такое высокое ускорение свойственно только военным самолетам, и это качество – одно из главных достоинств Learjet 60XR, поскольку, чем быстрее он выходит на эшелон 12 500 м, тем больше вероятность миновать так называемые «проблемные зоны» (шторм, обледенение или турбулентность).

Тормозная система довольно тяжелого самолета Learjet 60 была унаследована от более легкой модели Learjet 31, и поэтому плохо справлялась с возрастающими нагрузками. После многочисленных обращений клиентов, канадский производитель

решил эту проблему, оснастив новый самолет модернизированной системой торможения, эффективность которой увеличилась на 30%.

Для взлета Learjet 60XR понадобится полоса длиной 1,66 км. Канадский бизнес-джет считается одним из самых быстрых в своем классе, так как способен развивать максимальную крейсерскую скорость до 990 км/ч. При этом судно может без дозаправки преодолевать расстояние в 4540 км.

На сегодняшний день компания Bombardier Aerospace наладила линию по производству Learjet 60XR в городе Уичито (США, штат Канзас), на которой производится сборка самолета классическим методом: цельнометаллический бизнес-джет от начала до конца собирается на одном заводе практически вручную. Производитель не собирается изменять ни метод сборки, ни материал корпуса.

Опросы показали, что у классического цельнометаллического корпуса немало ценителей. По словам Ларри Тиммеша (Larry Timmesch), менеджера проектов Bombardier Learjet, крыло, усиленное восьмью лонжеронами, в буквальном смысле пуленепробиваемое. Даже если у самолета будет прострелена каждая вторая балка, он все равно продолжит полет.

К слову сказать, компания Bombardier Aerospace имеет одну из самых разветвленных сетей поддержки клиентов, насчитывающую более 130 центров наземного обслуживания по всему миру. Общая база запчастей производственного конгломерата оценивается в \$600 миллионов, и любая необходимая деталь доставляется заказчику в течение 24 часов.

Для пилотов и техников, желающих подробно ознакомиться с новым аппаратом, компания Bombardier Aerospace организовала специальные курсы при учебном центре в Далласе (США, штат Техас), где можно пройти серию тренировок на авиасимуляторе. Всем покупателям Learjet 60XR стоимостью \$13 млн. компания предоставляет компьютерную обучающую версию симулятора авионики ProLine 21.



Avinode Business Intelligence Newsletter

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



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001г. 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. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетами.

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 о том был ли совершен рейс или нет остается за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске информация на 22 февраля 2010:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs.
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире.
- Индекс стоимости летного часа в Европе.
- Стоимость летного часа по самым популярным самолетам в системе Avinode
- Самые популярные аэропорты

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	48	34	47	57	16	6	25	104
Германия	39	33	8	18	9	14	19	75
Франция	31	10	45	27	24	3	78	66
Швейцария	32	9	39	7	4	15	22	64
Италия	10	11	19	9	3	0	28	53
Австрия	13	11	3	2	6	5	10	31
Россия	6	10	174	55	46	12	53	234

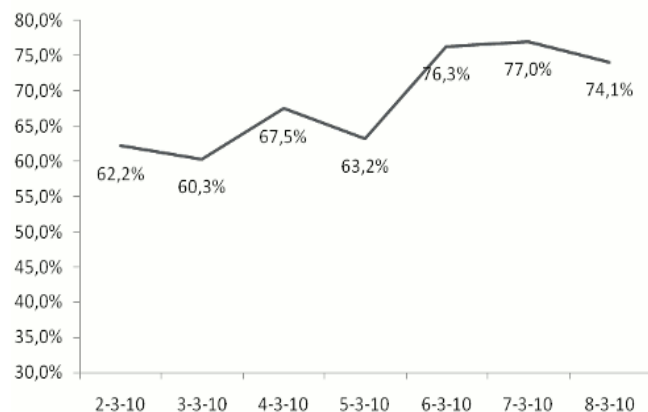
Перед Международным женским днем **8 марта** российские клиенты, как и перед 23 февраля, планируют отдыхать за границей. Только на этот раз подразумевается романтическое путешествие во Францию.

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs за прошедший период.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	25	3	5	5	0	1	0	8
Германия	2	12	2	1	0	0	2	7
Франция	5	1	1	7	1	3	0	9
Швейцария	3	7	7	7	4	4	1	5
Италия	1	0	0	3	1	0	0	6
Австрия	1	1	0	6	1	3	2	10
Россия	0	2	2	4	0	3	1	11

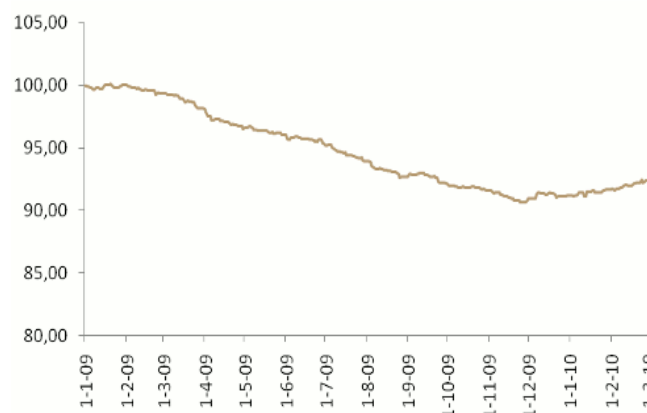
Индекс наличия свободных самолетов



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.

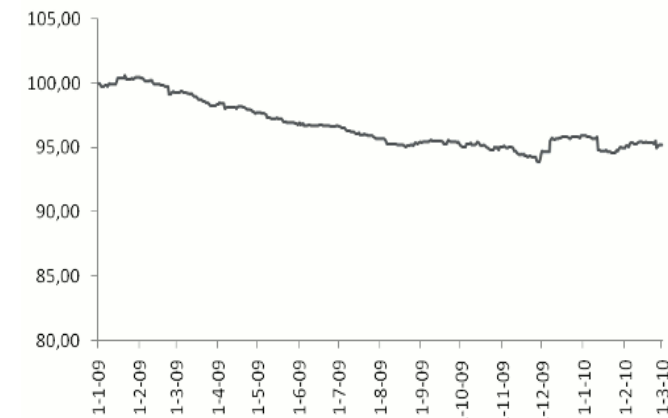
Индекс стоимости летного часа в мире.



Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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

Индекс стоимости летного часа в Европе.



Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 3539€.

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 10 147 664€



Стоимость летного часа популярным самолетам.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1727	€ 1723	€ 1833
Cessna Citation Excel	€ 2776	€ 2813	€ 2941
Bombardier Challenger 604	€ 4538	€ 4438	€ 4507

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

Стоимость рассчитана на основе 32 Cessna Citation Jet, 37 Cessna Citation Excel, и 45 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прилета.

Место	Аэропорт	месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	4
4	Женева	5
5	Фарнборо, Лондон	6
6	Клотэн, Цюрих	7
7	Пулково, СПб	3
8	Биггин Хил, Лондон	11
9	Кот д'Азур, Ницца	9
10	Линат, Милан	12

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