



СОБЫТИЕ

Рынок покупателя.



Хотя количество подержанных воздушных судов деловой авиации выставленных на продажу постепенно сокращается, но по-прежнему вторичный рынок – это рынок покупателя, сообщает на EBACE 2010 компания JetNet.

В первом квартале этого года, общее число бизнес джетов, выставленных на продажу, составило менее 2800 самолетов, что составляет 15,6% от

общего объема рынка. Этот показатель достиг высшего уровня в 17,7% в июле 2009 года. Процент выставленных подержанных турбовинтовых самолетов в этом году составил 11,1% от всех доступных, то есть всего 1400 самолетов, по сравнению с 12% в прошлом году.

Динамика сделок купли-продажи замедляется, однако был показан общий результат в 555 продаж бизнес джетов в первом квартале, что меньше показателя того же квартала прошлого года с 595 сделками. Количество сделок достигло рекордно низкого уровня (в последние годы) опередив показатель 2003 года с 577 продажами. Аналитики ожидают, что эта цифра может возрасти во втором квартале и, возможно, превысит показатель второй четверти 2009 года в 657 сделок.

Количество сделок купли-продажи турбовинтовых самолетов тоже резко упало, показав новый минимум последних лет в 329 продажи в первом квартале этого года, по сравнению с 370 сделками за тот же период прошлого года.

Хотя количество сделок купли-продажи подержанных вертолетов также сократилось, вертолетной отрасли, похоже, повезло больше, чем самолетной. В первом квартале этого года, менее 1200 газотурбинных вертолетов были выставлены на продажу, что составляет лишь 6,9% от общего объема рынка. Для поршневых вертолетов этот показатель находился в пределах 6,7%, что составило менее 600 единиц.



Осторожный оптимизм.

С 4 по 6 мая 2010 г. в Женеве в выставочном комплексе Geneva Palexro прошла 10-я выставка деловой авиации EBACE 2010. В павильонах разместились стенды 436-и компаний-участниц.

стр. 6

МНЕНИЕ

Глобальный Gulfstream.

«10-я годовщина EBACE соответствует зрелости международного рынка бизнес джетов», сказал журналистам на выставке EBACE президент Gulfstream США Джо Ломбардо.

стр. 8

СОБЫТИЕ

Hawker 4000 ставит рекорды.

Hawker 4000 установил пятый мировой рекорд скорости в своем классе. Вообще за год с момента проведения прошлой выставки EBACE 2009 самолет установил пять мировых рекордов.

стр. 9

АНАЛИТИКА

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 с 03 по 09 мая 2010 г.

стр. 10



1952

BURNS
GUITARS

London



DISTRIBUTOR

8(985)7629776

ber@burnsguitar.ru

www.burnsguitars.com

Cessna наблюдает восстановление европейского рынка бизнес авиации.

Председатель, президент и генеральный директор Cessna Aircraft Company, Джек Пелтон сказал на EBACE 2010, что отрасль бизнес авиации в Европе начала возвращаться к жизни.

Выступая на EBACE в Женеве Джек Пелтон сообщил: «Уровень интереса к нашим самолетам начал возрастать. Но в то время как восстановление может быть медленным, всё же есть основания для оптимизма».

«Европа является самым разносторонним регионом в мире в плане развития бизнес авиации. Здесь уже есть крупные сложившиеся рынки, такие как Германия и Великобритания, и также есть оптимизм относительно развивающихся рынков. До экономического спада Восточная Европа для нас была очень значимым регионом, и мы видим признаки, в том числе по продажам самолетов семейства Citation, возвращения этого региона», сказал в своем выступлении г-н Пелтон.

«Европа, безусловно, для Cessna останется местом приложения усилий, потому что здесь проявляются все преимущества, которые дает бизнес авиация. Мы ожидаем, что Европейский союз остается нашим крупнейшим рынком за пределами США в течение определенного времени».

«Мы предлагаем идеальный диапазон самолетов семейства Citation для всех возможных потребностей деловой авиации в Европе. В нынешней экономической ситуации европейские клиенты стараются уравновешивать желание сэкономить время, воспользовавшись деловой авиацией, с прагматической оценкой стоимости перелета. В этом случае преуспевают Citation Mustang, Citation XLS +, CJ2+ и CJ3. И мы очень оптимистично смотрим на рыночные перспективы Citation CJ4 и предлагаем нынешним операторам и владельцам Citation удобный случай для обновления парка».

Модель Citation CJ4 впервые представлена в Европе на EBACE 2010.



В кризис трафик VLJ только рос.

Экономический спад 2008 года, поразивший всю отрасль деловой авиации, не отразился на полетах VLJ. По наблюдениям немецкой компании Wingx Advance, эти самолеты пользовались очень большим успехом у клиентов в 2009 г. Компания сделала такое заключение на основе данных Евроконтроля. А они показали, что за последние шесть месяцев число полетов VLJ в Европе выросло на 100% по сравнению с тем же периодом годом ранее. «Лучший пример этого явления - трафик Cessna Mustang, который увеличился два раза в течение последних 12 месяцев, а в марте достиг рекордно высокого уровня - 1360 полетов в месяц», сообщил представитель компании Wingx Advance на этой неделе.

Эти цифры контрастируют с уровнем активности Learjet 40, Cessna CJ3/Encore и других легких самолетов, который упал более чем на 30%. Большая часть нынешних клиентов VLJ пришла из сегмента легких реактивных самолетов. Аналитики компании говорят, что тенденция роста трафика VLJ несколько нивелируется фоном громких заявлений VLJ-стартапов, таких, как Birkair и Jetbird, которые пересмотрели свои амбициозные программы развития. В то же время более осторожные программы таких операторов, как Globe Air и Blink начали окупаться. Основными аэропортами, где наблюдается высокий трафик VLJ, стали Фарнборо, Ле-Бурже, Лутон, Чампино (Рим) и Линц (Австрия).

«В свете более низких эксплуатационных расходов, и, следовательно, более привлекательных расценок на чартеры, VLJ становится серьезной альтернативой регулярным рейсам для многих бизнес-путешественников», сказал авиационный аналитик управляющий партнер Wingx Advance Кристоф Колер. «Мы ожидаем, что эта тенденция будет только повышаться, так как цены на топливо продолжают расти, а современные технологии, лежащие в основе Cessna Mustang или Phenom 100 приведут к еще более низким эксплуатационным затратам».



Jet Aviation предлагает новые услуги своим клиентам.



Jet Aviation объявила, что станет европейским представителем Air Partners, Inc. по продаже и установке вертикальных законцовок крыла для самолетов семейства Hawker 800. Установка будет выполняться в центрах Jet Aviation Zurich и Jet Aviation Dusseldorf.

Как торговый представитель и партнером по установке, Jet Aviation будет модернизировать самолеты клиентов в Европе, Северной Африке и на Ближнем Востоке.

FAA и EASA одобрили использование законцовок Air Partners, Inc. для семейства Hawker 800, которые уже установлены на более 110 самолетах Hawker 800, 800A, 800B и 800XP.

Jet Aviation также сообщила, что подразделение компании Jet Aviation Moscow Vnukovo стало российским резидентом и теперь может само выполнять техническое обслуживание в соответствии с EASA 145.

Управляющий директор Jet Aviation Moscow Vnukovo Яна Ладлоу сказал: «Возможность обслуживания по EASA 145 дает нам большую гибкость в формировании портфолио наших услуг по обслуживанию самолетов и лучше соответствует профилю и потребности клиентского флота».



Gulfstream G650 достиг скорости 0,925 Маха

В воскресенье 2 мая 2010 г. Gulfstream G650 в испытательном полете достиг максимальной скорости 0,925 Маха на высоте 42 500 футов. Управляли самолетом шеф-пилот компании Джон О'Мера и старший летчик испытатель Том Хорн.

“G650 хорошо проявил себя на максимальной скорости 0,925 Маха, - сказал летчик-испытатель О'Мера. - Даже на скорости, близкой к скорости звука, самолет демонстрирует стабильную и точную управляемость. Он очень отзывчив на действия пилота и обладает фантастическими возможностями для маневров. Развороты происходят без какого-либо проявления бафтинга. Двигатель работает очень ровно. Благодаря возможностям самолета и современным технологиям, им довольно легко управлять.”

Компания Gulfstream объявила программу G650 13 марта 2008 г., отметив, что этот самолет – первый после Gulfstream GII – будет способен совершать полет со скоростью 0,925 Маха, а это значит, что этот самолет становится самым быстрым в мире в своей категории.

Выкатка G650 состоялась 30 сентября 2009 г., а первый полет - 25 ноября 2009 г. Второй тестовый самолет- S/N 6002 взлетел 25 февраля 2010 г. К середине апреля оба самолета совершили почти 50 полетов и налетали 140 часов.

Планируется, что пять самолетов G650, участвующих в программе испытательных полетов, налетают 1800 часов.

Самолет G650 обеспечивает наибольшую скорость и дальность полета в своем классе. Оснащенный лучшими в своем классе двигателями Rolls-Royce BR725, этот бизнес джет может совершать полеты на расстояние до 7 000 морских миль (12 964 км) при скорости 0,85 Маха.



Модернизация Hawker 800XP до Hawker 800XPR.



Hawker Beechcraft предлагает своим клиентам послепродажный пакет обновления Hawker 800XP до Hawker 800XPR.

Такая модернизация позволит значительно улучшить характеристики самолета. Это достигается за счет замены двигателей самолета на новые TFE731-50R и улучшение аэродинамики установкой специально разработанных законцовок крыла.

В настоящее время компания предлагается специальные цены на обновление до конца года, а сертификат новая модификация получит уже в этом году.

“Многие владельцы Hawker 800XP заинтересованы в повышении остаточной стоимости своих нынешних самолетов путем увеличения дальности полета, улучшения летных характеристик и снижение эксплуатационных расходов”, сказал вице-президент глобальной службы поддержки клиентов НВС Кристи Таннахилл. “Заводская модернизация самолета подчеркивает нашу приверженность к поддержке клиентов технологиями, которые улучшают характеристики, уменьшают эксплуатационные расходы и увеличивают стоимость самолетов”.

Новые двигатели TFE731-50R способны развивать тягу до 5000 фунтов (2270 кг), но в номинальном режиме тяга составляет 4660 фунтов (2100 кг) тяги. Такое ограничение с одной стороны позволяет значительно повысить долговечность двигателей, а с другой – всегда иметь запас тяги на взлете или в полете на эшелоне. Новые двигатели также имеют много «зеленых» преимуществ, таких как низкий уровень шума, снижение на 7% удельного расхода топлива и соответственно уменьшения выбросов углекислого газа.

Операторы Hawker 800XPR также смогут значительно снизить эксплуатационные расходы по сравнению с 800XP за счет увеличения интервалов техобслуживания. На 32 % уменьшатся затраты по минимальному плану техобслуживания Non-eywell (Maintenance Service Plan (MSP) благодаря увеличению основных периодических проверок до 3000 часов и проверки внутренних зон (CZI) до 6000 часов по сравнению с 2100 и 4200 соответственно, на старых двигателях.

Улучшение аэродинамики 800XPR с помощью установки законцовок в сочетании с новыми двигателями позволит увеличить дальность, скороподъемность и крейсерскую скорость. Это достигается увеличением удлинения крыла за счет законцовок, что уменьшает индуктивное сопротивление. К тому же на небольшой скорости улучшается отзывчивость управления, а на высоте – стабильность.

Дополнительно, при модернизации до Hawker 800XPR, планируется обновление авионики. Установка дисплеев большего размера, интегрированных с автопилотом Hawker 800XP, позволит самолету в будущем соответствовать новым технологиям и нормативным требованиям. Этим достигается улучшение восприятия информации пилотами, повышения надежности и снижения веса.



Летные испытания Falcon 900LX входят в последнюю фазу.

Первые два самолета Dassault Falcon 900LX вступили в последнюю фазу летных испытаний и сертификации. Завершение программы сертификации и начало поставок ожидается в третьем квартале 2010 г.

В летных испытаниях, которые начались в октябре 2009 года совершено 72 полета и общий налет составил 180 часов. В программе тестов были обработаны летно-технические характеристики самолета, взлетно-посадочные характеристики, поведение самолета при потере скорости, полеты в условиях обледенения и на максимальную скорость, а также имитация сбоев систем самолета и проверка расхода топлива. Как ожидалось, самолет подтвердил более высокие характеристики по сравнению с Falcon 900EX EASy, который он заменит.

На сегодняшний день летчиками выполнены более половины рейсов по программе сертификации EASA. Falcon 900LX построен на платформе Falcon 900EX EASy и имеет высокоскоростные вертикальные законцовки крыла, разработанные Aviation Partners Inc. Аэродинамические улучшения крыла помогут снизить лобовое сопротивление самолета на 5%, увеличивая дальность до 4750 миль и повышая топливную эффективность. Время набора эшелона также будет сокращено на 10%. Как следствие, Falcon 900LX может стать на 50-60% более эффективен, чем другие самолеты в этом классе.



Программа Bombardier Learjet 85 идет полным ходом.



Bombardier Aerospace сообщила на EBACE 2010 дополнительную информацию о программе Learjet 85.

Успешно закончив этап технико-экономического обоснования в феврале 2010 года, Bombardier в настоящее время уже работает с более 40 поставщиками по всему миру над проектированием деталей. Подготовка оснастки для производства композитных частей первых самолетов и проверка готовности к испытаниям идут, в соответствии с графиком. 30 марта 2010 на заводе в Керетаро (Мексика) была проведена инспекция FAA.

Все ранее озвученные летно-технические характеристики самолета будут достигнуты, и ввод в эксплуатацию самолета состоится в 2013 году согласно графика, сообщает компания.

«Программа Learjet 85 идет полным ходом, и 2010 год будет очень насыщен событиями. Мы выпустим более 6000 детальных чертежей, построим более 1500 элементов оснастки для производства, введем в строй завод в Мексике и начнем производство», сказал вице-президент Bombardier Business Aircraft Ральф Акс (Ralph Acs). «Дизайн самолета достиг зрелости и нынешней целью является доводка конструкции и введение его в эксплуатацию. Подготовка производства на нашем заводе Мексике идет быстро, и мы начнем изготовление компонентов самолета этим летом».

Разработка полностью состоящей из композитных материалов конструкции самолета Learjet 85, стало беспрецедентным шагом в развитии авиационной техники следующего поколения. Такая структура позволила конструкторам обеспечить максимальный комфорт в салоне и, одновременно, снизить аэродинамическое сопротивление и улучшить летно-технические характеристики самолета. Непревзойденное соотношение прочностных и весовых характеристик, уменьшение трудоемкости и стоимости технического обслуживания и увеличенная продолжительность жизненного цикла являются основными отличительными чертами самолета с полностью композитной конструкцией. Благодаря гладким поверхностям композитного материала конструкции, самолет будет обладать превосходной аэродинамикой. Другими преимуществами композитных конструкций станет уменьшение количества элементов и намного более высокая стойкость к воздействию коррозии и усталостных нагрузок по сравнению с металлическими конструкциями.

Самолет будет оснащен двумя двигателями PW307V с взлетной тягой каждого 6100 фунтов на уровне моря.

Eurocopter представляет вертолет EC145 “Mercedes-Benz style”

Компания Eurocopter объединилась с известным производителем автомобилей Mercedes-Benz для разработки двухдвигательного вертолета EC145 в специальной компоновке.

Вертолет EC145 “Mercedes-Benz Style” был разработан студией Mercedes-Benz Advanced Design Studio в Комо, Италия, и является отражением лучших дизайнерских решений от Mercedes-Benz.

EC145 “Mercedes-Benz Style” является третьей люксовой моделью за 7 лет, что подтверждает стремление компании Eurocopter производить вертолеты для корпоративных и VIP клиентов”.

Просторная кабина EC145 позволила дизайнерам Mercedes-Benz применить модульный подход для создания самого современного интерьера на основе новой линейки автомобилей R-класса. Покупателям EC145 “Mercedes-Benz Style” роскошная обшивка сидений будет доступна в нескольких цветовых гаммах. Также доступен выбор элитных пород дерева для напольного покрытия. Общее впечатление элегантности и стиля дополняется расположением стильных деревянных панелей на потолке.

Конфигурация салона может быть легко изменена, так как все сиденья установлены на направляющих. В салоне также имеются холодильник, подстаканники, стол, монитор и DVD плеер, и дополнительные вместительные ящики. Кабина и салон разделены перегородкой с окнами. Плафоны, устанавливаемые на модели Mercedes-Benz E и S-Класса, используются



для освещения пассажирского салона. Зона для хранения багажа расположена в кормовой части кабины EC145.

Вертолет EC145 хорошо подходит для Mercedes-Benz, так как является лидером в классе средних двухдвигательных вертолетов. Он сочетает в себе последние дизайнерские инновации компании, а также лучшие решения в авионике и электрике. Вертолет имеет бесшарнирную роторную систему и усовершенствованные лопасти несущего винта, которые обеспечивают низкий уровень шума и вибрации. “Eurocopter и Mercedes-Benz идеально подходят друг другу”, сказал профессор Горден Вагнер, глава дизайн-бюро Mercedes-Benz. “Обе компании известны своими инновациями и продукцией, диктующей моду. Мы рады работать вместе с Eurocopter, чтобы вывести в свет наш новый дизайн”. Продажи нового вертолета EC145 “Mercedes-Benz Style” начнутся в четвертом квартале 2011 года.



Phenom 300 сертифицирован EASA.

В церемонии, состоявшийся на EBACE 2010, Embraer получил сертификат типа на Phenom 300 от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA), который был утвержден 29 апреля 2010 г. Это документ компания получила как и было запланировано по графику.

“После сертификации в Бразилии и США в декабре прошлого года EASA сертифицировала Phenom 300 без ограничений”, сказал исполнительный вице-президент Embraer Executive Jets Луис Карлос Аффонсо. “Исключительные и новаторские черты этого самолета делают его однозначно конкурентоспособными на рынке бизнес авиации”.

Общей сложности в сертификации участвовало пять самолетов, которые провели более 1200 часов в испытательных полетах. Кроме того, было проведено полномасштабные статические и усталостные испытания, а также тесты на загрязнение окружающей среды, бортового оборудования и электрических систем.

Phenom 300 вмещает до 10 пассажиров в просторном и приятном интерьере, разработанном в сотрудничестве с BMW Group DesignworksUSA.

Phenom 300 является одним из самых быстрых самолетов в категории VLJ, достигая 521 миль / ч (839 км / ч), и он может летать на высоте до 45000 футов (13716 метров). Дальность полета составляет 1971 морских миль (3650 км), что позволяет долетать без посадок из Нью-Йорка в Даллас (США); из Лондона в Афины (Европа), или из Дели (Индия) в Дубай (Объединенные Арабские Эмираты).



Осторожный оптимизм.

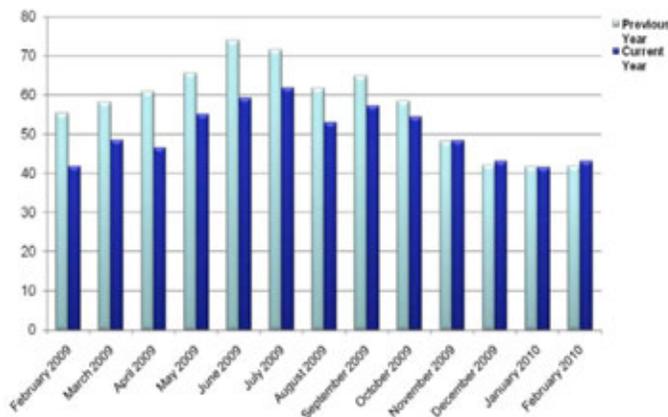
С 4 по 6 мая 2010 г. в Женеве в выставочном комплексе Geneva Palexpo прошла 10-я выставка деловой авиации EBACE 2010. В павильонах разместились стенды 436-и компаний-участниц. На статической стоянке были представлены 65 самолетов и вертолетов.

«Этот EBACE стал самым большим», сказал на церемонии открытия Президент и исполнительный директор Европейской Ассоциации деловой авиации (ЕВАА) Бриан Хамфрис (Brian Humphries). «EBACE стал катализатором для роста бизнес авиации. Но мы должны продолжать фокусировать внимание на проблемах, в том числе на системе торговли квотами на выбросы парниковых газов ETS. Когда встает вопрос охраны окружающей среды с нашей стороны будет полная поддержка, но мне кажется, некоторые правила ETS были созданы без понимания нашей деятельности. Подход «одна мерка для всех» не будет работать».

Кроме того, г-н Хамфрис выразил обеспокоенность по поводу доступа к воздушному пространству и аэропортам. Когда авиакомпании расширяются, крайне важно, чтобы не была забыта бизнес авиация. Он сказал, 70% трафика деловыми самолетами приходится на рейсы между городами, которые не обслуживаются регулярными авиакомпаниями. «Мы не конкурируем с авиакомпаниями, а дополняем их». В соответствии с данными Евроконтроля, рост перевозок в бизнес авиации в марте превысил показатели восстановления для авиации в целом, более чем в 10 раз.

По сравнению с тем же месяцем 2009, в марте этого года трафик бизнес авиации в Европе показал рост на 11%, по сравнению с ростом всего лишь 1,6% во всех остальных секторах. В общем рост бизнес авиации с начала года составил 5,2%.

Этот подъем не вернул бизнес авиации показатели 2008 года, так как в 2009 г. спад составил 14%. Авиационные перевозки в целом снижались в последние 17 месяцев, прежде чем начали



Данные из отчета ЕВАА

проявляться признаки восстановления, сообщает Евроконтроль.

По словам представителей Евроконтроля, сила бизнес авиации в гибкости: «во время недавнего извержения вулкана и в связи с этим закрытия воздушного пространства над Европой число рейсов бизнес авиации сократилось на 35% по сравнению с 55% для всех остальных воздушных перевозках».

На EBACE 2010 Президент ЕВАА Брайан Хамфрис также поднял еще одну тему, касающуюся работы операторов деловой авиации. В 2012 году Евросоюз примет новые, более жесткие правила по ограничению времени работы экипажей воздушных судов Flight Time Limitations (FTL). Г-н Хамфрис заявил, что если для бизнес авиации не разработать свою собственную систему управления усталостью в полете, то в 2012 году она должна будет принять ограничения времени полета, вводимые Европейским Союзом для всех авиакомпаний.

Ассоциация сейчас проводит исследование рабочей модели ЕС основываясь на особенностях работы экипажей корпоративной и деловой авиации и сообщает, что для корректного заключения требуется, по крайней мере, 1000 мнений от пилотов.

В июне 2012 новая система ограничения времени

полета будет применяться ко всем работам воздушного транспорта. И Брайан Хамфрис сказал, что это будет иметь катастрофические последствия для бизнес авиации, так как разработанные правила рассчитаны на регулярные авиакомпании, а особенности работы деловых перевозчиков в них не учтены.

Перед выставкой Европейская ассоциация выпустила отчет о своей работе в 2009 году. И самым главным событием прошедшего десятилетия стало совместное с Американской ассоциацией NBAA открытие в 2001 году выставки EBACE.

Также Ассоциация, при поддержке PriceWaterhouse-Coopers, также оценила вклад, вносимый деловой авиацией, в экономику Европы:

- € 19,7 млрд. в ВВП европейской экономики в 2007 году;

- 0,2% от совокупного ВВП (ЕС, Норвегия и Швейцария);

- 164 000 рабочих мест;

- Общий объем годовой заработной платы работников, занятых в отрасли, составляет € 5,7 млрд.

ЕВАА также активно работает над самым актуальным вопросом сегодняшнего дня – защитой окружающей среды. До 2020 года европейская бизнес авиация собирается ежегодно сокращать по 2 % выбросов углекислого газа, а к 2050 году выбросы двуокиси углерода сократить их половину того, что было в 2005 году. Но для получения таких результатов ассоциация призывает европейских законодателей, внести поправки в систему ETS, упрощающие для малых авиакомпаний и операторов учет выбросов.

Эти и многие другие вопросы поднимались на прошедшей выставке. В итоге многочисленные факты указывают на начало оздоровления деловой авиации, причем по сравнению с другими авиационными отраслями этот процесс идет довольно быстрыми темпами. Но все участники рынка понимают, что зарождающийся оптимизм может быть обманчивым.

продолжение

Небольшая ретроспектива EBACE.

2005 год.

Зарегистрировано 278 участников и более 50 самолетов на статической экспозиции, в том числе впервые показан Raytheon Hawker Horizon (ныне известный как Hawker 4000).

Производители в рамках выставки сообщили о заказах на \$ 420 млн.

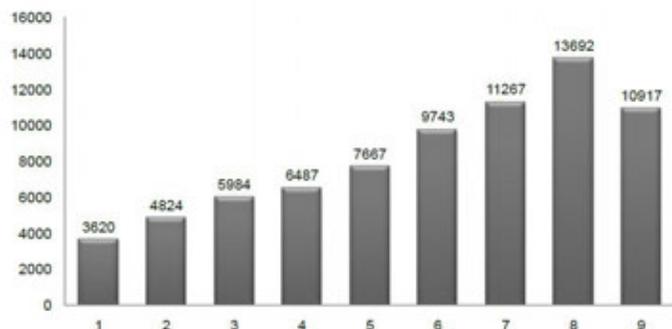
2006 год

Рост и усиление EBACE продолжились. Количество посетителей увеличилось на 27%, а экспонентов на 6% до 292. На статической экспозиции разместилось 52 самолета и 6 вертолетов. Embraer использовал EBACE 2006 для анонса своего большого бизнес-джета на основе E190 - Lineage 1000.

Большее внимание было нацелено на VLJ, но никаких реальных самолетов не было показано. Операторы авиатаксы делают большие заказы и анонсируют планы по завоеванию рынка.

Raytheon продемонстрировал впервые в Европе Hawker 850XP и EADS Socata показала новый TBM 850.

Dassault показал первый Falcon 7X с полной внутренней отделкой.



Посетители

2007 год

Выставку посетило 11 273 человек. В павильонах разместилось 354 экспонента. На стоянке экспонировалось 61 воздушное судно. Но новых самолетов показано не было, только был показан полноразмерный макет Eclipse 500.

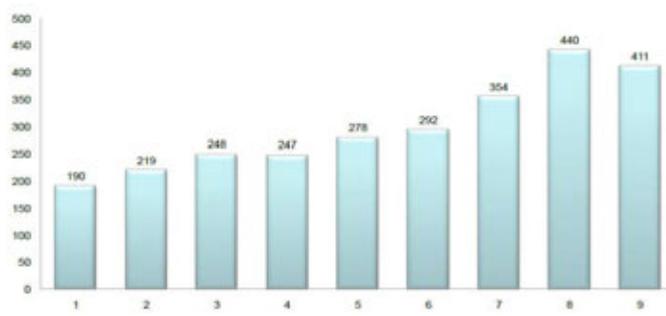
2008 год

Рекордный по посещаемости год для EBACE. Почти 13700 посетителей и 440 участников и более 60 самолетов. Производители отмечают резкий рост спроса бизнес-джетов, в особенности за пределами Северной Америки.

В этом году на конференции доминируют споры о ограничениях доступа к воздушному пространству и слотам, а также о предстоящем внедрении системы контроля выбросов в Европе (ETS).

Dassault представил Falcon 900LX, с закантовками крыла Aviation Partners и увеличенной дальностью полета.

Дебютантом EBACE стала Honda Aircraft.



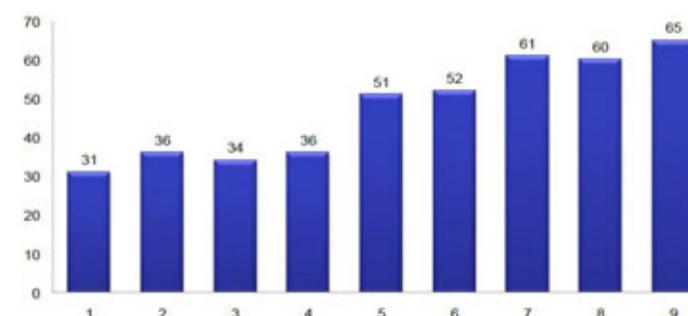
Участники

2009 год

Удивительно, но спад не сильно отразился на EBACE в прошлом году. 441 участник выставки и наибольшее количество самолетов на статике 65. Но количество посетителей не дотягивает до 11000. На выставке не показывают новые самолеты и не объявляют о крупных заказах, хотя на Ближнем Востоке наблюдается довольно много богатых покупателей.



Данные из отчета EBAA



Статическая экспозиция

Глобальный Gulfstream.



«10-я годовщина EBACE соответствует зрелости международного рынка бизнес джетов», сказал журналистам на выставке EBACE президент Gulfstream США Джо Ломбардо, «в первую очередь это видно в Европе, но и все чаще обращают на себя внимание страны с развивающейся экономикой».

«Одной из реалией, затрагивающих реактивные самолеты и АОН, стал сдвиг в мировом распределении парка деловой авиации. Не так давно, примерно 80% всего флота размещалось в Северной Америке. Хотя сегодня в этом регионе по-прежнему обращается основная часть мирового парка, этот процент снижается из года в год. В такие регионы, как Азия и Тихий океан, Восточная и Западная Европа, Южная Америка и Ближний Восток, Африка поставляется все больше самолетов, и увеличиваются объемы работ служб поддержки», отметил г-н Ломбардо.

В Азии флот Gulfstream вырос с 27 самолетов в 2001 году до более 110 в настоящее время. В Европе парк вырос с 62 до 160 в течение последнего десятилетия. «И мы будем видеть все более значительный рост», сказал г-н Ломбардо. «Основная задача заключается в том, как лучше обеспечить региональную поддержку владельцев воздушных судов, которые проживают в развивающихся регионах. Было бы неразумно ожидать, наши клиенты будут доставлять свои самолеты в место, удобное производителю».



«Будь то гарантия или серьезный ремонт, клиенты хотят иметь сервисные центры в непосредственной близости от места базирования. Это означает, что наша отрасль должна развиваться эти услуги самостоятельно или вступать в соглашения с местными компаниями, которые лучше оснащены и знаю нюансы работы в своем регионе. Не менее важным является то, что это требует со стороны OEM-компаний обеспечение технической поддержки во всё большем количестве регионов по всему миру». Компания направила 1,2 млрд. долл. США на развертывание складов запчастей в стратегических местах на всех континентах за исключением Антарктиды.

Говоря о работе Gulfstream в период экономического кризиса, Ломбардо сказал, что компания быстро отреагировала на кризис, сокращая затраты на

производство и продолжая инвестировать в новые проекты, следя за долгосрочной перспективой и ситуацией с восстановлением промышленности. Gulfstream прежнему сосредоточен на современных технологиях и программах своих новых самолетов. «В кризис мы не замедлили темп программ G250 и G650. Наши испытательные программы очень активны, и мы воодушевлены тем, что наблюдаем каждый день». G250 планируется ввести в строй в 2011, а G650 в 2012 году.

«Оба самолета являются более экономичными и с более низким уровнем выбросов CO₂, чем их предшественники. В долгосрочной перспективе, мы сосредоточены на нашем вкладе в то, чтобы сделать отрасль деловой авиации углеродно-нейтральной к 2020 году».



Hawker 4000 ставит рекорды и получает сертификат EASA.

Hawker Beechcraft (HBC) получил сертификат типа Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) на Hawker 4000.

Это последний необходимый сертификат для флагмана Hawker Beechcraft. Ранее самолет был уже сертифицирован на Бермудских островах, в Гондурасе, в Китае, в Индии, на острове Мэн, в Новой Зеландии, в Нигерии, в Южной Африке, в Турции, в Объединенных Арабских Эмиратах и в Соединенных Штатах Америки.

Также недавно Hawker 4000 установил пятый мировой рекорд скорости в своем классе. Вообще за год с момента проведения прошлой выставки EBACE 2009 самолет установил пять мировых рекордов.

Первые четыре рекордных результата были достигнуты во время 4-дневного тура в октябре 2009 года, когда Hawker 4000 с четырьмя пассажирами и экипажем из двух человек пролетел более 6700 морских миль (12 400 км) по крупным городам Европы и Ближнего Востока. Пятый рекорд был зарегистрирован на 17 января 2010, в перелете между Лондоном и Дубаи.

Первый рекорд скорости был установлен в прошлом году 8 октября, когда Hawker 4000 летел из Лиссабона (Португалия) в Берлин (Германия) и расстояние в 1253 морских мили (2320 км) преодолел ровно за три часа со средней скоростью 482,13 миль/ч (771 км/ч). На следующий день самолет совершил второй рекордный перелет между Берлином и Миланом со средней скоростью 395,62 миль/ч (628 км/ч) на отрезке 448 морских миль (829,7 км) за 1 час и 14 минут. 10 октября Hawker 4000 смог долететь из Милана в Бахрейн за 5 часов и 30 минут в среднем со скоростью 480,14 миль /ч (772 км/ч) покрыв расстояние в 2282 морских мили (4226 км). И наконец,



12 октября самолет вылетел из Бахрейна и проведя в воздухе 6 часов и 57 минут в полете над Кувейтом, Ираком, Сирией, Турцией, Болгарией, Хорватией, Австрией, Германией и Бельгией приземлился в лондонском аэропорту «Станстед». Средняя скорость в этом полете составила 454,42 миль/ч (731 км/ч) на маршруте протяженностью в 2729 морских миль (5054 км).

В январе 2010 года, пятый мировой рекорд скорости был достигнут Hawker 4000 в полете из Лондона в Дубай, на расстоянии 3056 морских мили (5660 км) при средней скорости 540,39 миль/ч (869,6 км/ч).

«Hawker 4000 имеет лучшие характеристики в своем классе по дальности и скорости, что означает потенциальную возможность установить рекорд скорости практически в любом полете», говорит исполнительный вице-президент Hawker Beechcraft Corporation Шон Вик.

Статистические сводки этих полетов были

представлены для подтверждения в Национальную ассоциацию воздухоплавания (NAA) и Международную авиационную федерацию (FAI) для воздушных судов класса C-1 (6164-13228 кг), группа III (реактивные). Сертификаты по всем рекордам будут представлены представителям Hawker Beechcraft в этом году.

В конструкции самолета применяются композиционные материалы, в частности фюзеляж Hawker 4000 имеет три секции, которые изготовлены из композитов. Применение композиционных материалов позволило существенно снизить массу самолета, а также избавиться от вспомогательных силовых элементов, присущих типовым конструкциям. Высота салона 182,88 см, а ширина 196,85 см.

Двигатель Pratt&Whitney PW308A тягой 3130 кг обеспечивает высокие летные и эксплуатационные характеристики.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 03 по 09 мая 2010 г.



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 летного часа. 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 аэропорты прилета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней, с 03 по 09 мая 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	78	30	116	13	47	1	9	255
Германия	47	60	37	26	9	19	63	94
Франция	141	31	143	27	59	2	121	133
Швейцария	13	16	24	14	31	9	35	77
Италия	36	30	57	16	146	0	114	50
Австрия	22	25	7	0	3	7	11	22
Россия	7	27	247	49	265	49	28	927

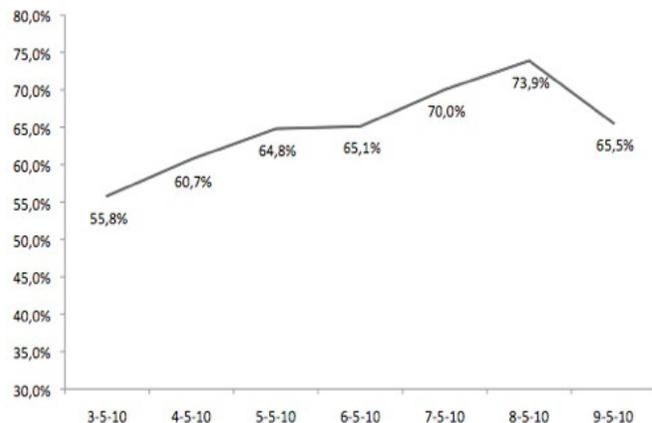
Как обычно на праздники российские граждане направляются отдых и возвращаются домой. Как видно наиболее востребованные маршруты во Францию и Италию.

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 03 по 09 мая 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	42	4	7	2	3	1	2	17
Германия	1	25	3	4	1	3	7	15
Франция	7	3	3	5	0	4	12	23
Швейцария	1	1	6	4	8	1	6	13
Италия	1	7	2	0	4	3	5	5
Австрия	1	1	0	2	0	6	6	9
Россия	0	2	2	4	0	0	5	6

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.

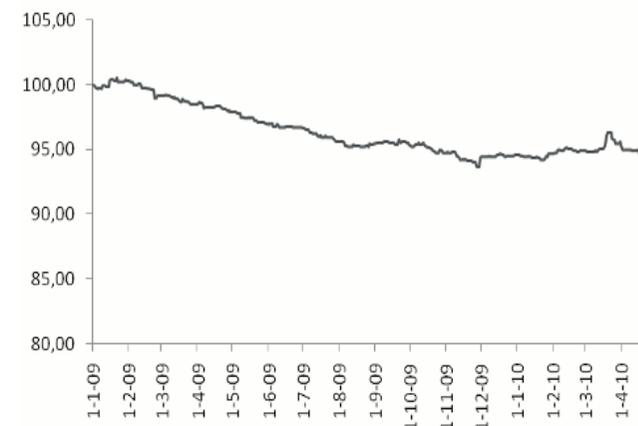
Индекс стоимости летного часа в мире.



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.



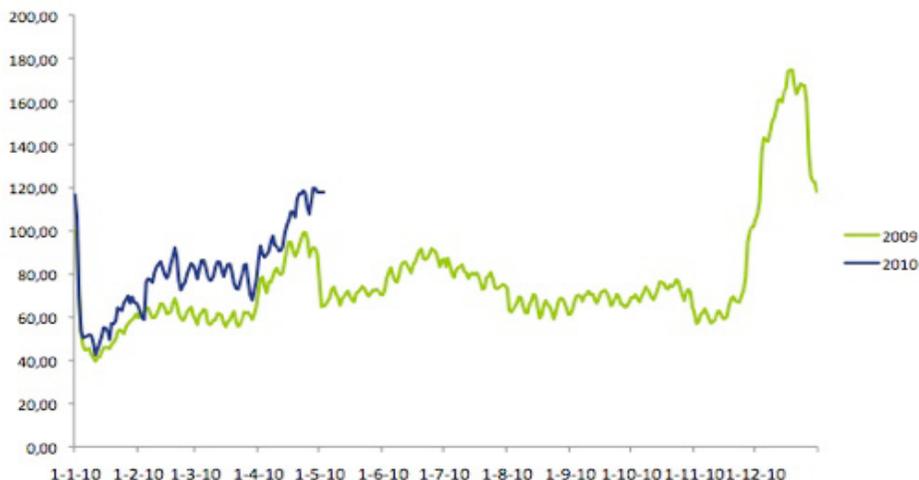
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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	€ 1645	€ 1573	€ 1643
Cessna Citation Excel	€ 2678	€ 2717	€ 2794
Bombardier Challenger 604	€ 4552	€ 4304	€ 4316

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 27 Cessna Citation Jet, 30 Cessna Citation Excel и 40 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные маршруты

Место	Маршрут (код ICAO)	запросов в месяц
1	EGGW - LFMN	37
2	EGGW - LFMN	37
3	LFPB - LFMN	33
4	EPWA - LLBG	31
5	LFPB - LSGG	29
6	EGGW - LSGG	28
7	LFPB - LIRA	28
8	EGGW - LFMD	27
9	LFPB - LETO	27
10	LFPB - LFBD	27

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на перелеты с кодами ICAO, начинающихся на E, L и U за последние 30 дней.