



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 37 (42) 23 октября 2010 г.

СОБЫТИЕ

Всё идет по плану

15 октября 2010 года в Федеральном агентстве воздушного транспорта под председательством руководителя Росавиации Александра Нерадько состоялось совещание, посвященное заключительному этапу выполнения работ по обеспечению вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 года № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (ФП ИВП).

Специалистами Росавиации и Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» была осуществлена комплексная работа по оптимизации структуры воздушного пространства страны. Так, с 1 ноября с.г. количество постоянных опасных зон сократится с 85 до 59, а число местных воздушных линий уменьшится с 2209 до 510. Значительному сокращению подверглось и число запретных зон и зон ограничений полётов, установленных на постоянной основе. Таким образом, новая структура воздушного пространства станет более удобной для выполнения полётов как воздушным судами коммерческой гражданской авиации, так и авиации общего назначения и сверхлёгкой авиации.

Использование уведомительного порядка выполнения полётов в классе «G» предполагает обязательное ознакомление и обучение пилотов-любителей малой авиации и сверхлёгкой авиации с новыми ФП ИВП. Для выполнения этой задачи Росавиация определила 33 авиационных учебных центра, которым делегировано право обучения пилотов с правилами выполнения полётов в условиях уведомительного порядка.



В Европе по-новому сертифицируют пилотов

Новые правила подвергнут серьезным изменениям деятельность авиации общего назначения и работу пилотов в странах ЕС с последствиями, которые будут ощущаться во всем мире.

стр. 7

АНАЛИТИКА

Honeywell Aerospace выпустила свежий прогноз

Надежды, что рынок бизнес джетов может начать восстанавливаться в следующем году были разбиты о непростую ситуацию в мировой экономики.

стр. 8

СОБЫТИЕ

Глобализация. Двое против одного.

Накануне открытия конгресса NBAA в Атланте Bombardier официально анонсировал программу разработки двух новых бизнес джетов семейства Global.

стр. 11

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 18 по 24 октября 2010 г.

стр. 13

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

Благодаря способности развивать скорость до 0,925 Маха самолет G650 предлагает большую скорость и дальность полета, чем какой-либо другой реактивный самолет бизнес-класса.



Legacy 650 сертифицирован Европой

20 октября 2010 года Embraer сообщил о сертификации Legacy 650 бразильским агентством гражданской авиации (ANAC) и Европейским агентством авиационной безопасности (EASA). Этот бизнес джет является продолжением успешного Legacy 600, который разошелся по всему миру в количестве 200 самолетов.

«Мы рады объявить, что всего через год после запуска программы в 2009 г. на конгрессе NBAA, Legacy 650 получил сертификат от ANAC и EASA. Это позволит нам, как и планировалось ранее, начать поставки самолетов в 2010 году», сказал по этому случаю исполнительный вице-президент Embraer Executive Jets Луис Карлос Аффонсо. «Legacy 650 отвечает всем заданным целям, в частности увеличилась дальность полета до 3900 миль (7200 км), что позволит самолету связать некоторые важные города и открыть новые рынки для Embraer».

Embraer Legacy 650 - это предложение близкое к категории больших джетов. Самолет со стильным и просторным салоном сможет осуществлять трансатлантические перелеты: с четырьмя пассажирами максимальная дальность составляет 3900 морских миль (7223 км), а с восемью пассажирами – 3840 морских миль (7112 километров), включая аварийный запас топлива в соответствии с NBAA IFR. Такое значительное увеличение дальности полета стало возможным благодаря существенной модификации Legacy 600, включая усиление крыльев и шасси, переработанную, полностью автоматизированную, топливную систему с большими баками и новые, более эффективные и мощные, двигатели Rolls-Royce AE 3007A2. Также новый самолет получил новую авионику Honeywell Primus Elite.

С усиленным шасси увеличился и максимальный посадочный вес самолета до 44902 фунтов (20000 кг), что позволит операторам быть более гибкими при планировании рейсов.

Одним из важных преимуществ, компания считает, возможность беспосадочного полета между Лондоном и Нью-Йорком, Дубай, Лондоном и Сингапуром, Сан-Паулу и Майами и Сингапуром в Сиднеем.

BBJ наконец получил инфракрасное зрение



C-40

Boeing объявил, что на прошлой неделе компания Rockwell Collins получила сертификат FAA на использование системы расширенного видения (Enhanced Vision System (EVS)) на самолете Boeing Business Jet (BBJ). Система проходила испытание на самолете Национальной гвардии C-40 – военном аналоге BBJ. Система Rockwell Collins EVS теперь доступна для нынешних и будущих операторов BBJ, как при новом заказе, так и в качестве модификации уже эксплуатирующегося самолета.

Система EVS повышает ситуационную осведомленность пилотов при подходе к аэродрому, при взлете и посадке и на рулении, показывая окружающую обстановку с помощью инфракрасной камеры и системы отображения информации на лобовом стекле (Head-Up Guidance System (HGS) или на дисплее приборной панели.

Система использует инфракрасный датчик для улучшения обзора пилотов на взлетно-посадочной полосе в различных условиях, включая плохую погоду. Это помогает пилотам четко видеть границы взлетно-посадочной полосы, в том числе различные препятствия. Эта система также помогает пилотам при работе в аэропортах, не оснащенных средствами точного подхода и посадки, и при маневрировании на незнакомых аэродромах.

«Учитывая разнообразие направлений, куда летают операторы BBJ, улучшение обзора окружающей обстановки, которое обеспечивает система EVS, может стать большим преимуществом», сказал президент Boeing Business Jets Стив Тейлор.

«Совместные усилия Rockwell Collins, Boeing, BBC Национальной гвардии и всей команды разработчиков сделали систему EVS реальностью для операторов и владельцев BBJ, которые давно и с нетерпением ждали этой возможности», сказал старший директор HGS Rockwell Collins Дэвид Остин.

Установка системы EVS на BBJ требует, чтобы самолеты получили обновление системы отображения информации на лобовом стекле до версии HGS 4000, изменение обтекателя и установки инфракрасной камеры.

Система EVS была продемонстрирована на самолете BBJ BBC Национальной гвардии во время конвенции Национальной ассоциации деловой авиации, 19-22 октября 2010 года.

300 бизнес джетов за 8 лет.

Трехсотый Gulfstream G550 недавно выкатился из цеха компании Gulfstream в Саванне, штат Джорджия. «Это знаменательный день для компании Gulfstream», сказал президент компании Gulfstream Джо Ломбардо. «Я хочу поблагодарить наших сотрудников за их напряженный труд и самоотверженность, благодаря чему такой результат стал возможным. Характеристики G550, такие как дальность и надежность, позволят ему и в будущем оставаться лидером в сегменте ультрадальних бизнес джетов».

300-й G550, а также подобный ему G500, принадлежат семейству бизнес джетов GV, которое включает в себя самолеты GV, G550 и G500. А поставщики Gulfstream, компании Fokker и Vought, недавно отпраздновали поставку пятиста хвостовых секций и крыльев, соответственно, для семейства самолетов GV.

«Это фантастическое достижение», сказал старший вице-президент направления программ, разработки и тестирования Прес Хенне. «Мы уже поставили 300 самолетов G550, около 200 GV и до сих пор настроены серьезно. Производство G550 никогда не было таким напряженным как сейчас. Хотя первоначальная оценка для рынка этого сегмента была на уровне 300 самолетов».

G550 вместе с родственным G500, был официально представлен 9 сентября 2002 г., на съезде NBAA в Орландо, штат Флорида. Первый G550 был поставлен 17 сентября 2003 года. В том же году команда разработчиков G550 была удостоена самой престижной авиационной награды Соединенных Штатов за технологический прорыв – призом Национальной аэрокосмической Ассоциации «Трофей Роберта Дж. Коллера» (Robert J. Collier Trophy).

Citation X превращается в Citation Ten



В понедельник, на 63-й ежегодной конвенции NBAA, Cessna объявила о запуске программы Citation Ten, увеличенной и усовершенствованной версии, пока еще самого быстрого в мире, бизнес джета Citation X. На новом самолете также отметит дебют новая авионика Garmin G5000 и передовая система управления кабиной от Cessna. Новый джет также получит более мощные и эффективные двигатели Royce Rolls.

Первый полет нового Citation Ten состоится в конце 2011 года, а окончание сертификации и первая поставка ожидается в 2013 году.

Citation Ten будет иметь удлиненный на 15 дюймов фюзеляж, что увеличит пространство салона, вертикальные законцовки крыла, новую электрическую систему, сдвоенные литий-ионные батареи, новую авионику, автомат тяги, переработанный салон с новым интерьером, и оптико-волоконную систему управления кабиной собственной разработки.

Дальность полета Citation Ten по сравнению с предшественником будет увеличена на 211 морских миль (391 километр) при сохранении высокой крейсерской скорости, на 214 фунтов вырастет максимальная коммерческая нагрузка и увеличится скороподъемность.

На Citation Ten будут установлены два новых двигателя Rolls-Royce AE 3007C2 тягой 7034 фунтов каждый. Это даст новому самолету увеличение взлетной тяги на 4% , на 9% улучшится набор высоты, на 7% больше тяги в крейсерском режиме и дополнительные 1,4% улучшения удельного расхода топлива. Двигатели Rolls-Royce AE 3007C2 будут сертифицированы в 2013 году перед сертификацией типа воздушного судна.

Cessna является также первой компанией, которая будет использовать новую интегрированную авионику Garmin G5000, особенностью которой станет использование в приборной панели сенсорных широкоформатных экранов.



2010 год для Dassault Aviation - год взлетов и падений

Такое противоречивое ощущение складывается потому, что в этом году производитель поставит рекордное количество бизнес джетов Falcon, но в тоже время его портфель заказов продолжает находиться под ударами.

Исполнительный директор Dassault Aviation Шарль Эдельстенн (Charles Edelstenne) заявил на пресс-конференции в понедельник на NBAA, что французский производитель поставил в течение первых трех кварталов 2010 г. 67 самолетов и еще 18 планирует передать заказчикам к концу года.

Однако, несмотря на 34 новых заказа за 9 месяцев 2010 г. в этот же период было 35 аннулирования. Г-н Эдельстенн сказал, что “поражительный поток заявок” который был у производителя в начале кризиса “оказался не надежным” и он прогнозирует еще в течение как минимум еще года скромные продажи вследствие большого количества дефолтов в 2009 и 2010 годах.

С положительной стороны компания рассматривает рынки Индии, Бразилии и Китая. Эти регионы остаются очень активными рынками, и Шарль Эдельстенн ожидает роста спроса на бизнес джеты в этих странах, что является, по мнению спикера, долгосрочным трендом. Однако и на зрелом рынке Северной Америки наблюдается повышение уровня доверия к продукции производителя.

Прогресс наблюдается и в развитии нового «маленького» Dassault - проекте среднеразмержного самолета Falcon SMS. Подготовка проекта идет хорошими темпами и аэродинамическая конфигурация самолета окончательно принята. Были выбраны партнеры проекта и сейчас идет работа над дизайном в центре Dassault в Сан-Клоуде рядом с Парижем.

Последняя новинка компании, трех двигательный Falcon 900LX, был сертифицирован в начале этого года и первый самолет доставлен клиенту в США.



Китай движется по пути либерализации воздушного пространства



Китай утвердил положение по реформированию системы управления воздушным пространством на малых высотах, которое предусматривает открытие в 2011 году воздушного пространства на малых высотах для частных коммерческих авиакомпаний в Пекине, Ланьчжоу и еще трех зонах. Об этом сообщает Global Times.

Вообще в мире малые высоты относятся к области воздушного пространства, в которой нет регулярного воздушного сообщения, и, как правило, соответствует высотам ниже 3000 метров. Эти высоты используются авиацией общего назначения, правоохранительными органами, службами медицинской помощи и спасателями, а также новостными агентствами.

Согласно сообщению, в настоящее время в Китае для авиации общего назначения разрешены полеты на высотах свыше 6000 метров. Эта реформа

на начальном этапе определяет низковысотное воздушное пространство ниже 1000 метров, хотя сторонники либерализации рассчитывали на верхнюю границу на уровне 3000 м, как во всем мире. Разрешение свободно летать будет вводиться на всей территории страны постепенно в течение 5-10 лет.

Государственная администрация гражданской авиации Китая (СААС) ожидает, что объем рынка авиации общего назначения, в том числе смежных отраслей промышленности, после открытия воздушного пространства на малых высотах может достигнуть одного триллиона юаней (\$ 151 млрд.), сообщает агентство “Синьхуа”.

Строгий контроль за воздушным пространством на малых высотах уже давно рассматривается как узкое место в развитии авиации в Китае. И это нововведение повысит приток финансов в авиационную отрасль страны. Реформа приведет к увеличению людей, которые будут стремиться получить лицензию частного пилота: либо ими станут миллиардеры, которые владеют самолетами или вертолетами, либо люди, работающие в частных авиакомпаниях.

В настоящее время получение лицензии обходится еще очень дорого. Обучение, медкомиссия и летная практика стоит 160000 юаней (\$ 22857). А членство в каком-нибудь клубе обойдется в 300000 юаней (\$ 42857) за 100 летных часов плюс обслуживание самолета, которое составляет 5% от стоимости 200 летных часов.

Однако пока реформа будет пока сталкиваться с такими проблемами, как отсутствие законов по стандартизации полетов на малых высотах и слабое развитие средств контроля воздушного движения.



NetJets заказал 125 Phenom 300

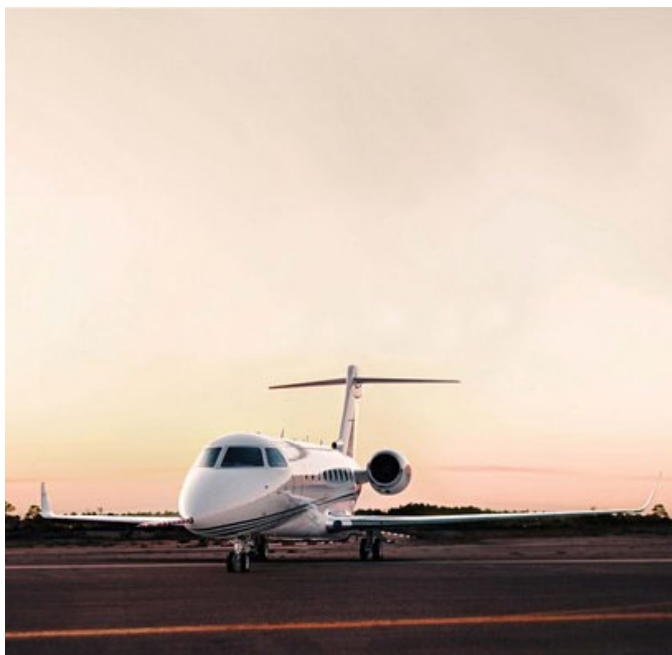
NetJets и Embraer объявили в понедельник 18 октября 2010 о том, что была завершена сделка купли-продажи на поставку 125 Phenom 300 Platinum Edition для пополнения парка NetJets. Embraer заявил, что стоимость сделки может превысить 1 млрд. долл. США. Соглашение подразумевает твердый заказ на 50 самолетов и опцион на 75 бизнес джетов.

Версия Phenom 300 Platinum Edition, предназначенных исключительно для NetJets, и сделана по заказу NetJets на основе требований будущих долеых владельцев. Это сделка является первым шагом в реализации 10-летнего плана пополнения флота компании. 20% новых самолетов будет использоваться во флоте NetJets Europa.

Поставки новых самолетов планируется начать в 2013 году и будут выполняться в соответствии с текущими планами управления флотом. Новые легкие самолеты будут замещать ныне использующиеся во флоте оператора бизнес джеты Citation и Hawker.



Первое большое путешествие G250



Новый бизнес джет суперсреднего размера Gulfstream G250 совершил свой первый трансатлантический перелет. Вылетев из Тель-Авива 14 октября 2010, 15 октября уже был на американском континенте. Путешествие самолета завершилось на 63-ем ежегодной конгрессе Национальной ассоциации деловой авиации в Атланте. Самолет пролетел 6192 морских миль за три перегона и находился в воздухе более 14 часов и 31 минут.

“Этот первый трансатлантический перелет на G250 стал потрясающей демонстрацией характеристик самолета и факта, что он выполнил задачу, которую мы поставили перед ним”, сказал директор программы G250 Марк Колер.

Самолет с номером S/N 2003 вылетел из Тель-Авива в 1:32 вечера по местному времени 14 октября 2010. Самолет набрал скорость $M=0,80$ и поднялся до высоты 43000 футов (13106 м). Спустя 6 часов 12 минут он приземлился в Шенноне (Ирландия). На следующий день в полдень самолет вылетел из Шеннона в Бангор, штат Мэн (США), и прибыл туда через 5 часов и 56 минут. Во время посадки самолета в аэропорте Бангор был сильный дождь и турбулентность, и посадка проходила с боковым ветром под углом 30 град, скоростью 10 м/с, порывами до 15 м/с. Самолета с честью прошел это испытание. Летчики сравнили поведение G250 с большим по размеру G550. А 16 октября 2010 г. бизнес джет прилетел в штаб-квартиру Gulfstream Aerospace в Саванну, где его встречал старший вице-президент направления программ, разработки и тестирования Прес Хенне. Во время всех трех перелетов средняя крейсерская скорость на эшелоне составляла $M=0,8$. Новый бизнес джет впервые публично был продемонстрирован на конгрессе NBAA в Атланте.

Этот самолет находится в Атланте до 22 октября 2010 г. после чего вернулся в Саванну. 23 октября бизнес джет вылетел для испытаний на уровень шума в Бейкерсфилд, штат Калифорния, а затем ему предстоят высокогорные испытания в штате Колорадо, а затем в Саванне акустические тесты интерьера. После краткого пребывания в Саванне, самолет вернется в Тель-Авив.

Новый бизнес джет с большим салоном и средней дальностью G250, Gulfstream Aerospace строит совместно со своим партнером Israel Aerospace Industries.



Sikorsky выходит на новый рынок

Во второй день конгресса NBAA в Атланте, США, Sikorsky Aircraft объявил о возможности покупки доли в Eclipse Aerospace.

Аэрокосмический гигант с годовым доходом в \$6 млрд. всерьез рассматривает возможность приобретения миноритарного пакета акций производителя VLJ. Сделка должна быть завершена к концу этого года.

«Эта сделка имеет огромное значение для наших клиентов», сказал генеральный директор Eclipse Aerospace Мэйсон Холланд о соглашении. «Так как клиенты видят, что Sikorsky находится в цепочке поставок запчастей, обслуживания и маркетинга двигателей Pratt & Whitney Canada PW610F, которые установлены на Eclipse 500, они больше не будут спрашивать о нашей поддержке».

«Это соглашение в принципе дает нам возможность инвестировать в хороший продукт и далее использовать наши сильные возможности послепродажной поддержки самолетов с неподвижным крылом», сказал вице-президент по стратегии и взаимодействию Sikorsky Aircraft Corp. Марк Черри.

Компания United Technologies, кроме Sikorsky Aircraft, также владеет Pratt & Whitney Canada. Владелец контрольного пакета акций Eclipse Aerospace останется группа инвесторов из Голландии.

В настоящее время выпущено 258 Eclipse 500, и около 100 из них были модифицированы установкой новой авионики и оборудования. Компания имеет штат из 125 сотрудников, большинство которых работает на заводе в Альбукерке, штат Нью-Мексико.



Программа G650 идет по плану.



Gulfstream Aerospace объявила, что большой и сверхдальний Gulfstream G650 недавно прошел несколько испытаний, необходимых в рамках его сертификации Федеральной авиационной администрацией США и Европейским агентством авиационной безопасности (EASA), в том числе на флаттер, на нагрузки в полете, а также тесты на прием и слив легковоспламеняющихся жидкостей.

Первоначальные сертификационные испытания были проведены на флаттер. Во время этих испытаний самолет достиг максимальной скорости $M=0,995$ и продемонстрировал хорошие характеристики затухания колебаний. Кроме этого, были получены данные для сертификации по аэродинамическим нагрузкам в полете на крыло, хвост и фюзеляж.

Федеральная авиационная администрация США начала участвовать в сертификационных испытаниях G650 после получения самолетом в

конце августа Type Inspection Authorization (TIA). Этот документ разрешает агентству руководить проведением испытаний, необходимых для получения сертификата типа. FAA выдает TIA после теста на дренаж и прием легковоспламеняющихся жидкостей, который должен показать, что жидкость будет стекать должным образом.

Также в этом году самолет побывал в испытательной климатической лаборатории, на базе BBC Эглин, для тестирования компонентов системы охлаждения и наземных систем в экстремальных погодных условиях при температуре от -40 до -55 градусов по Цельсию.

А накануне конгресса Национальной ассоциации деловой авиации (NBAA) в Атланте команда испытателей Gulfstream провела убедительную демонстрацию исключительных скоростных характеристик Gulfstream G650. Самолет пролетел 5000 морских миль (9260 км) за 9 часов и 45 минут по замкнутому маршруту над Атлантическим океаном на скорости $M=0,90$. На борту во время этого полета находилось шесть человек, но самолет был загружен балластом для имитации экипажа из четырех человек и восьми пассажиров.

Также на NBAA Gulfstream продемонстрировал пассажирский салон G650.

За время с официального начала летных испытаний 29 ноября 2010, по состоянию на 12 октября 2010 г. четыре самолета налетали более 700 часов в более чем 200 полетах. Gulfstream объявил программу G650 13 марта 2008 года. 29 сентября 2009 года, самолет выкатился из цеха. Свой первый полет бизнес джет совершил 25 ноября 2009 года.

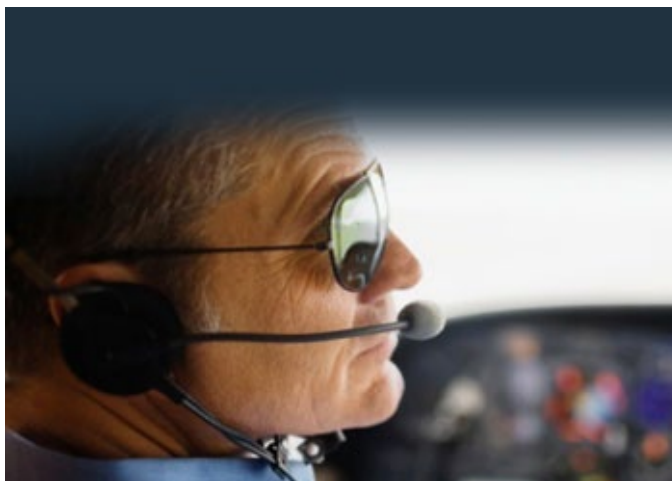


В Европе готовятся новые правила сертификации пилотов.

На прошлой неделе Комиссия Европейского Союза должна была провести слушания по принятию нового набора общеевропейских правил, относящихся к сертификации пилотов и регистрации самолетов. Американская ассоциация владельцев воздушных судов и пилотов AOPA и Международная IAOPA заявили о своей оппозиции к новым правилам, так как их введение будет иметь отрицательные последствия для международного авиационного сообщества.

Новые правила были анонсированы в 2008 году Европейским агентством авиационной безопасности (EASA). В период общественного обсуждения, закончившегося 28 февраля 2009 года, EASA получила более 11 000 комментариев по этому предложению. После рассмотрения замечаний, EASA представила окончательное предложение в Комиссию ЕС для голосования, которое проходит вчера и сегодня.

Если голосование будет успешным, то новые правила подвергнут серьезным изменениям деятельность авиации общего назначения и работу пилотов в странах ЕС с последствиями, которые будут ощущаться во всем мире. В настоящее время в Европе использование авиации общего назначения является довольно дорогим удовольствием – более \$ 8 стоит галлон топлива и существенные для владельцев самолетов аэропортовые сборы. А по новым правилам жизнь частных пилотов еще более усложнится: сертификация пилотов приравнивается к получению лицензии. В настоящее время большинство пилотов с международным допуском, особенно из Европы, едут в США для обучения и получения лицензии. Предшествующие программы обучения во многих авиационных школах США были известны как программы JAA, и обучение проводилось по



рекомендуемым JAA стандартам сертификации. (JAA предшественник EASA).

Если новые правила примут, то получится так, что пилотские лицензии, выданные иностранными школами, не будут действительны в Европе, так как текущие договоренности больше не будут применяться в отношениях между США и ЕС. В первые два года сертифицированный в США пилот сможет получить временную европейскую лицензию, однако после двух лет ему необходимо будет пройти европейскую подготовку и заново получить лицензию пилота.

Такое положение дел будет иметь крупные экономические последствия для американских летных школ. Пилоты, которые сейчас проходят подготовку в США, должны будут повторить практически всё обучение по возвращении в Европу. Пилот, сертифицированный в стране, не входящей в ЕС, должен будет получить медицинскую справку

класса 2, сдать экзамены EASA по воздушному праву и на профпригодность, продемонстрировать владение языком и выполнить все требования, которые необходимы для типа самолета и допусков, на которые претендует пилот. Также летчику необходимо иметь 100 часов налета в составе экипажа на самолете, на котором он планирует летать в Европе. Кроме того, пилоту необходимо пройти все летные проверки, применимые к его лицензии. Это может привести к расходам почти равным, а в некоторых случаях большим, чем затраты на получение лицензии в США. Частный пилот может в конечном итоге заплатить более \$ 15000 за лицензию, чтобы летать в Европе. А летные школы в США, специализирующиеся на обучении иностранцев, получают огромные убытки и, возможно, и безработицу для своих сотрудников и преподавателей, так как с новыми правилами не будет никакого смысла для начинающего пилота ехать в США для обучения.

Другим аспектом принятия новых правил инициаторы назвали предотвращение регистрации европейскими пилотами своих самолетов за рубежом, так как раньше получить N-регистрации (американскую) было гораздо дешевле, чем зарегистрироваться в Европе. Только уже это может дать серьезный побочный эффект для европейских владельцев самолетов с американской регистрацией, потому что им придется переводить свои воздушные суда в европейский реестр, и следовательно нести значительные финансовые затраты от регистрационных сборов, оплаты обучения для получения допусков на виды полетов, которые не требовались в США.

Пока еще результаты работы Комиссии не опубликованы.



Honeywell Aerospace выпустила свежий прогноз

Надежды, что рынок бизнес джетов может начать восстанавливаться в следующем году, были разбиты о непростую ситуацию в мировой экономике. Такой вывод сделан компанией Honeywell Aerospace в последнем прогнозе рынка деловой авиации.

Одним из факторов, повлиявших на нынешний, более пессимистичный, прогноз, стала переоцененная ситуация на казавшихся год назад сильными рынках в Азии. Honeywell составила этот прогноз путем опроса 1200 корпоративных клиентов, производителей самолетов и других источников. И при опросе респондентов было обнаружено снижение активности в этом году на азиатском рынке, где планы закупок операторов сократились на 18% по сравнению с прошлогодним прогнозом.

В то же время компания утверждает, что в течение 10 из 12 последних лет прогноз Honeywell был точным на 91-99%. Исключение составили 2001 год, когда прогноз был опубликован до террористических атак 11 сентября, и в 2008 году - до кредитного кризиса и глобального экономического спада.

По свежему прогнозу, следующий год станет нижней точкой спада на рынке бизнес джетов, а очередная волна подъема рынка начнется в 2012 году. 2012 год характеризуется как год, в котором будут сочетаться отложенный спрос и более уверенные темпы восстановления мировой экономики.

Перспективный прогноз спроса компания Honeywell оценивает на уровне 11000 новых бизнес джетов в течение 11 лет с 2010 по 2020 год, на общую сумму \$ 225 миллиардов.

В этом, 2010 году, по прогнозу компании поставки



самолетов оцениваются в интервале между 675 и 700 бизнес джетов, что меньше прошлогоднего прогноза на этот год в 849 самолетов. А в следующем 2011 году поставки также останутся на уровне ниже 700 новых самолетов - потенциально немного меньше уровня 2010 года.

Операторы стали более осторожно относиться к силе и темпам восстановления рынка, говорит президент подразделения бизнес авиации Honeywell Aerospace Роб Уилсон.

Хотя они все-таки ожидают возврат к улучшению конъюнктуры рынка, они умили свои ближайшие ожидания и решения о покупке, что отражено в текущем прогнозе поставок, говорит Уилсон в докладе.

Одной из неожиданностей в докладе этого года стало то, что в Северной Америке увеличились ожидания покупки у потенциальных покупателей в пятилетней перспективе по сравнению с прошлогодним отчетом.

58% спроса на бизнес джеты в ближайшие пять лет будут сосредоточены в Северной Америке, далее следуют Европа, Латинская Америка, Азиатско-Тихоокеанский регион, Африка и Ближний Восток. 30% из опрошенных заявили, что планируют увеличить или заменить свой парк бизнес-джетов в течение следующих пяти лет. Основными причинами для покупки самолетов остаются, так же, как и в предыдущих докладах, возраст самолета, увеличение дальности и размера салона.

Также в долгосрочной перспективе спрос поддерживается выходом на рынок новых моделей бизнес джетов. В настоящее время несколько тысяч деловых самолетов находятся в заказах, многие из них являются новыми моделями, которые запланированы к поставкам после 2011 года.

«Мы уже вышли из режима отмены заказов», сказал Уилсон. «В настоящее время ситуация стабилизировалась и сейчас прогрессирует в сторону положительной динамики».

Hawker представил на NBAA два новых самолета

Hawker Beechcraft Corporation выпускает новый самолет семейства Hawker – Hawker 200, а также самую новую версию заслуженного King Air B200.

Hawker 200 является эволюцией программы Premier II и имеет передовые характеристики и эффективность в своем сегменте. Самолет на этой неделе выставлен на статической экспозиции компании на NBAA в Атланте.

«Мы последние 18 месяцев собирали ценную информацию от владельцев легких бизнес джетов по всему миру», сказал исполнительный вице-президент Hawker Beechcraft Шон Вика. «Не удивительно, что они снова заявили о своем желании летать быстро, высоко, далеко и в комфорте, в то же время как можно более эффективно. Основываясь на этих мнениях, мы превратили Hawker 200 в самый быстрый, самый эффективный и самый просторный легкий деловой

самолет, сертифицированный для управления одним пилотом, который можно будет купить. Получив окончательные характеристики нового самолета, стало понятно, что этот бизнес джет перешел в новый класс и заслуживает название Hawker – бренд, который стал синонимом постоянных инноваций, высокой эффективности, надежности и комфортом салона».

Hawker 200 сможет лететь на скорости 450 узлов и на высоте 43000 футов. Самолет оснащен вертикальными законцовками крыла, новыми мощными двигателями Williams International FJ44-3AP.

Программа Hawker 200 находится в развитии и идет в соответствии с графиком. После первого полета прототипа в марте 2010 года Hawker 200 налетал уже более 100 часов. Сертификация Hawker 200 запланирована на третий квартал 2012 года, а первые поставки – на четвертый квартал 2012 года.

Также пополнилось семейство турбовинтовых самолетов компании. Новый King Air 250 появился тоже после прямого исследования компании среди своих 3000 клиентов. King Air 250 придет на замену King Air B200GT.

King Air 250 будет отличаться композитными вертикальными законцовками крыла от компании BLR Aerospace, более легкими композитными винтами и модифицированными двигателями увеличенной мощности.

Компания отмечает, что взлетные характеристики нового самолета лучше, чем у его предшественника.



При максимальном взлетном весе взлетная дистанция на уровне моря с препятствием высотой 50 футов составляет 2111 футов (654 м), что на 400 футов меньше, чем у B200GT. А на высокогорных аэропортах эти характеристики еще более улучшились – на высоте 5000 футов над уровнем моря и температуре 25 °C при максимальном взлетном весе взлетная дистанция с препятствием на высоте 50 футов составляет 3094 футов (945 м), что примерно на 700 футов лучше предшественника. Также King Air 250 получил небольшое увеличение крейсерской скорости, скороподъемности и дальности по сравнению со своим предшественником.

Сертификация King Air 250 планируется на конец этого года, а первые поставки запланированы на второй квартал 2011 года.



Региональные ассоциации деловой авиации обменялись мнениями



Представители шести региональных ассоциаций деловой авиации встретились во вторник 19 октября 2010 г. на конгрессе NBAA для обмена мнениями о положении дел в своих регионах.

Европа и Канада рапортовали о признаках восстановления сегмента бизнес авиации в своих регионах, в то время как остальные, менее зрелые объединения с Ближнего Востока, из Азии, России и Японии преимущественно рассказывали о ходе работы по улучшению условий для работы бизнес джетов и борьбе с высоким уровнем бюрократии.

Сэм Бэрон из канадской ассоциации деловой авиации сказал, что отрасль деловых авиаперевозок в Канаде пережила глобальный экономический спад лучше, чем в большинстве других регионах из-за устойчивости горнодобывающих и нефтяных компаний Канады, которые являются основными заказчиками услуг бизнес-авиации.

Брайан Хамфрис, президент Европейской ассоциации деловой авиации, сообщил, что в течение последних нескольких месяцев был показан рост в 6% относительно 2009 года по каждому месяцу, но активность по-прежнему ниже, чем в 2006-2008 годах. Также он рассказал, что долгая борьба с Европейской комиссией за более рациональный подход к торговле квотами на выбросы для сегмента деловой и частной авиации действительно начинает приносить свои плоды, но пока результаты ожидаются в отдаленной перспективе. А Европейское агентство по авиационной безопасности пошло на уступки для деловой авиации в новой системе учета усталости экипажа после усилий ЕВАА в этом направлении. EASA отодвинула срок начала полетов деловой авиации в режиме новых ограничений до 2012 года, чтобы предоставить больше времени для адаптации соответствующей системы.

Леонид Кошелев, Председатель правления

Объединенной национальной ассоциации деловой авиации России, признал, сегодня в России бизнес авиация применяется в основном только там, где нет другой альтернативы, из-за бюрократических препятствий и длительного времени, необходимого для согласования полета. Но это скоро может измениться. В следующем году всё, что должны сделать корпоративные и частные владельцы, это подать план полета, и если он одобрен, они могут лететь. Но для чартерных рейсов будет по-прежнему действовать прежнее правило, по которому необходимо подавать заявку на утверждение за семь дней.

Каран Сингх из ассоциации деловой авиации Индии рассказал о высоких темпах роста, правда по отношению к низкой базе. Но перспективы будущего роста сдерживаются недостаточной инфраструктурой, отсутствием FBO и бюрократией на всех уровнях.

Али аль Накби, представитель ассоциации деловой авиации Ближнего Востока, обеспокоен бюрократией и серым рынком в работе бизнес-авиации региона. Но его организация работает над улучшением понимания среди регулирующих органов о необходимости улучшения нормативно-правовой базы.

И, наконец, представитель японский деловой авиации сообщил, что этот сегмент все еще остается очень небольшим в сравнении с размерами экономики Японии. Главные препятствия развития – это ограничение мест стоянок в аэропортах и низкий уровень понимания того, что может дать деловая авиация для экономики страны.

По материалам Flightglobal



Globalизация. Двое против одного.

Накануне открытия конгресса NBAA в Атланте Bombardier официально анонсировал программу разработки двух новых бизнес джетов семейства Global. Для аналитиков само объявление новых программ в сегменте больших бизнес джетов от канадской компании не стало сенсацией. Все его ждали. Неожиданностью стало то, что компания запускает в разработку сразу два новых самолета. Еще в начале сентября в западную прессу стали просачиваться слухи о новых разработках Bombardier. Тогда эксперты сразу это связали с успешным продвижением программы Gulfstream G650, который по многим параметрам превосходит нынешние бизнес джеты семейства Global. Все полагали, что это будет один самолет. Но в Bombardier решили полностью захватить самый верхний сегмент бизнес джетов. То, что надо делать два самолета стало ясно после опроса 150 клиентов, владеющих бизнес джетами Global. Мнения потенциальных заказчиков разделились в отношении необходимых качеств нового самолета. Одной половине необходим большой салон, другой – большая дальность.

В итоге, появились две программы дальнемагистральных самолетов, один с пассажирским салоном побольше, другой с феноменальной дальностью.

Это было наверно не простое решение. Стоимость разработки обоих самолетов может составить по разным оценкам от \$1 до \$1,6 млрд., то есть в 2-3 раза больше, чем ожидали аналитики. Верхний предел назвали аналитики UBS, взяв за ориентир стоимость разработки Learjet 85 - \$600-800 млн. За уникальное качество производителя клиентам придется платить: каталожная стоимость новых самолетов Bombardier составит \$65 млн., при том что G650 продается за \$58-59 млн.

продолжение



Семейство Bombardier Global

Global 7000

Пассажирский салон будет разделен на четыре просторные зоны. С объемом в 2637 куб. футов (74,67 куб. м.), будущие пассажиры будут иметь на 20% больше жизненного пространства, чем в салоне нынешнего лидера отрасли. Самолет будет иметь высокую крейсерскую скорость $M 0,90$, и при определенных условиях на скорости $M 0,85$ дальность составит 7300 миль (13520 км). Он сможет летать на маршрутах Лондон-Сингапур, Нью-Йорк-Дубай или Пекин-Вашингтон без промежуточных посадок с 10 пассажирами. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2016 год.

Global 8000

Сможет лететь дальше, чем любой другой бизнес-джет. Пассажирский салон Global 8000 объемом 2236 куб. футов. (63,32-куб.м.) будет разделен на три зоны. Дальность полета на скорости $M 0,85$ будет составлять 7900 миль (14631 км). С восемью пассажирами Global 8000 сможет связать Сидней и Лос-Анджелес, Гонконг и Нью-Йорк и Мумбаи и Нью-Йорк. Global 8000 сможет достигать максимальной крейсерской скорости $M 0,90$.

Ввод в эксплуатацию запланирован на 2017 год.

И хотя практически все эксперты и аналитики связывают начало этих программ с выпуском G650, руководство канадского производителя продвигает обратную версию: что G650 есть ответ на семейство бизнес джетов Global. На самом деле, скорее всего обе компании разрабатывают самолеты в соответствии со своими графиками, просто они находятся в противофазе, и в момент выхода нового самолета у одного, другой только анонсирует программу.

Заявленные характеристики дальности и скорости новых Global'ов, конечно, впечатляют: по дальности это будут самые лучшие бизнес джеты, а скорость находится практически на уровне G650. К тому же у обоих бизнес джетов Bombardier пассажирский салон больше, чем у G650 (60,54 куб.м).

Весь вопрос в том, потянет ли компания разработку сразу двух самолетов? Причем надо понимать, что они будут играть в одном сегменте, конкурируя не только с Gulfstream, но и между собой. Может за время до объявленного ввода в эксплуатацию у компании поменяются приоритеты?

Если по порядку, то игра стоит свеч. У Bombardier есть хороший финансовый «локомотив», причем и в прямом, и в переносном смысле – отделение Bombardier Transportation. Сейчас транспортное подразделение компании загружено работой по полной и может поделиться финансами. По поводу целесообразности разработки двух похожих самолетов в одном сегменте, тоже наверно для канадского производителя не будет особых хлопот. Опыт разработки и производства региональных самолетов различной конфигурации у компании есть. И если степень унификации Global 7000 и Global 8000 будет достаточно высока, то в производстве не будет проблем, а компания получит большую лояльность клиентов из-за большего соответствия

продукции требованиям заказчиков. А вот по поводу приоритетов, тут можно только гадать. Верхний сегмент очень лакомый кусок, и он будет всегда на коне. Но не стоит забывать про бизнес джеты начального уровня. Линейка Learjet сейчас получает более высокий статус с Learjet 85. И в нижнем сегменте правят сейчас Cessna и Embraer. Может случиться так, что с подъемом мировой экономики понадобится обновить линейку Learjet для поддержки продаж, а ресурсов уже нет. Но в данный момент у Bombardier в приоритетах лояльность высокобюджетных клиентов на фоне успехов Gulfstream G650. К тому же этот конкурент уже собрал 200 заказов, что говорит о высокой потребности в глобализированном мире скоростных и дальних бизнес джетов.

Через пять дней после анонса канадский оператор London Air Services подтвердил твердый заказ на Global 7000.

Сейчас компания завершает разработку коммерческих самолетов C Series и бизнес джета Learjet 85. После завершения этих программ все силы разработчиков будут направлены на новые Global'ы.

Так как верхний сегмент деловых самолетов не особо заметил кризис, в него сейчас попробуют зайти новые игроки. И наиболее амбициозный – это бразильский Embraer. Поначалу традиционные производители бизнес джетов не воспринимали всерьез бразильского «выскочку». Но его успехи в среднем и легком сегменте уже начинают отражаться на продажах американских авиастроительных компаний. И наверно стоит ожидать, что Embraer захочет откусить от лакомого куса верхнего сегмента бизнес авиации. Наверно скоро мы будем наблюдать новую «гонку вооружений». А потенциальным клиентам это только на руку. Можно только пожелать, чтобы все задуманные проекты реализовались.

На новых самолетах Bombardier Global будут использоваться новые высокоскоростные околосветовые профили крыла, которые существенно оптимизируют аэродинамическую эффективность. В сочетании с двигателями нового поколения GE TechX тягой 16500 фунтов, это позволит значительно увеличить эффективность и уменьшить выбросы NOx – 50% ниже требований протокола CAEP-6 Международной организации гражданской авиации, и на 8% улучшить общую топливную эффективность по сравнению с Global Express XRS. Благодаря высокой крейсерской скорости в M 0,90, этим самолетам суждено превзойти всех остальных, соединив несколько ключевых пар городов, благодаря сочетанию выдающейся дальности и топливной эффективности.

Особенности пассажирского салона, общие для обоих новых самолетов, включают в себя: максимальное естественное освещение за счет новых больших окон, которые имеют на 80% больше поверхность, чем на нынешних самолетах семейства Global; большой багажный отсек, доступный во время полета; помещение для отдыха экипажа, оборудованное раскладывающимися креслами; просторный камбуз, оптимизированный для приготовления пищи и хранения продуктов; инновационный подход к зонам салона, что дает клиентам большую гибкость и выбор при планировании салона; и новые варианты дизайна.

Оба самолета будут оборудованы самыми современными версиями кабины экипажа Global Vision.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 18 по 24 октября 2010 г.



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 18 по 24 октября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	38	15	28	6	11	23	24	82
Германия	37	78	75	70	1	29	42	314
Франция	12	90	96	48	2	22	72	204
Швейцария	13	71	44	70	16	34	69	55
Италия	14	2	5	11	0	6	16	32
Австрия	10	24	30	36	3	13	15	114
Россия	21	41	29	10	18	15	5	269

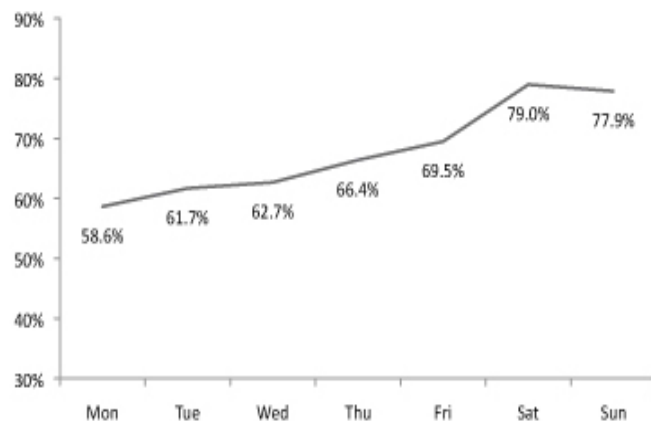
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 18 по 24 октября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	25	3	5	1	1	4	3	4
Германия	4	41	7	3	0	5	2	15
Франция	3	6	9	2	3	5	3	17
Швейцария	1	6	0	7	0	3	0	8
Италия	2	2	0	2	1	2	3	4
Австрия	4	5	12	1	3	6	0	5
Россия	6	1	2	0	0	1	2	14

Индекс наличия свободных самолетов

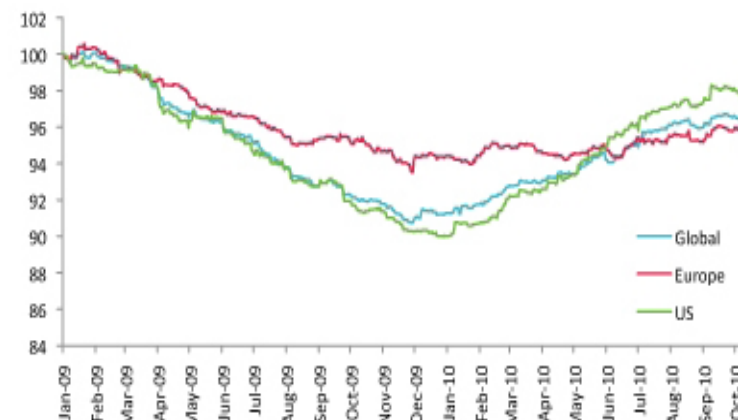
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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 10 147 664€

**Стоимость летного часа популярных самолетов**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1571	€ 1532	€ 1513
Cessna Citation Excel	€ 2663	€ 2634	€ 2591
Bombardier Challenger 604	€ 4644	€ 4668	€ 4506

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 25 Cessna Citation Jet, 26 Cessna Citation Excel и 34 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	Фарнборо, Лондон	6
7	Пулково, СПб	7
8	Цюрих	11
9	Борисполь, Киев	13
10	Биггин Хилл, Лондон	9

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