



Прошедшая неделя была довольно насыщена информационными поводами. Есть хорошие новости, есть плохие.

Катастрофа Ту-134 под Петрозаводском уже имеет значительные последствия для внутренних авиаперевозок в России. Следствие только началось и, по мнению экспертов, скорее всего решающую роль в аварии сыграл человеческий фактор, а самолеты уже оказались крайними. Причем одной из возможных косвенных причин может быть стала недостаточная современная аэропортовая инфраструктура для приема самолетов в сложных метеословиях. Хотя власти уже спохватились и сообщили, что аэропорт модернизируют. У нас как обычно всегда происходит - крайних назначают и после драки кулаками машут...

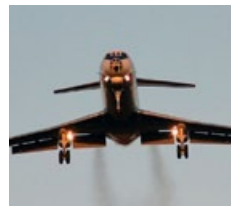
Другим негативом недели стало продолжение лазерных атак на самолеты, осуществляющие посадку. И опять "отличился" Ростов-на-Дону. Только за один вечер сразу два самолета попали в лазерный луч. А в начале недели там же был "подсвечен" полицейский вертолет, который потрулировал окрестности города.

Из положительного можно отметить новые заказы на бизнес-джеты и интерес производителей к разработке новых воздушных судов, о которых было объявлено на международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже.



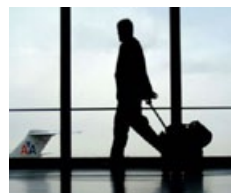
В России началось лазерное сумасшествие

На прошедшей неделе произошло сразу несколько лазерных нападений на экипажи пассажирских самолетов. Несмотря на все принятые меры по поиску злоумышленников, проблема остается и вызывает серьезную обеспокоенность у летчиков. **стр. 9**



Назначили виноватым

Ту-134 с 2012 года выводят из эксплуатации на регулярных линиях. Об этом сообщает Минтранс России. Чартерные рейсы на этом самолете пока еще можно будет совершать. **стр. 10**



Летают отдыхать

Журналисты WSJ воспользовались американским законом о свободе информации и получили ранее недоступные данные о статистике полетов частных самолетов за период с 2007 по 2010 г. **стр. 12**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: +3,25%; индекс стоимости: -0,82%

В выпуске информация с 13 по 19 июня 2011 г. **стр. 13**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

“Вертолеты России” и AgustaWestland подписали соглашение о СП HELIVERT

ОАО “Вертолеты России” (дочернее предприятие ОАО “ОПК “Оборонпром”, входящего в состав корпорации “Ростехнологии”) и компания AgustaWestland (входит в корпорацию Finmeccanica) объявили о подписании финальных соглашений об учреждении компании HeliVert, совместного предприятия “Вертолетов России” и AgustaWestland с равным участием сторон. Предприятие HeliVert построит и будет управлять заводом по сборочному производству гражданского среднего двухдвигательного вертолета AW139 в России.

Линия сборочного производства строится на территории в 40 тыс. кв. м. в промышленной зоне в подмосковном Томилино, ее открытие ожидается этим летом, а работы по сборке должны будут начаться в четвертом квартале текущего года. Планируется, что завод сможет собирать до 15 единиц AW139 в год. Сборочная линия рассчитана на удовлетворение потребностей рынка России и стран СНГ. Руководство HeliVert будет на равных началах осуществляться “Вертолетами России” и AgustaWestland, которые назначат генерального директора и заместителя генерального директора соответственно. Численность персонала при выходе на максимальную мощность превысит 100 человек.

Данное соглашение стало новым достижением в рамках стратегического партнерства между “ОПК Оборонпром” и AgustaWestland, начавшегося летом 2007 года, которое последовало вслед за торжественной церемонией открытия сборочной линии, состоявшейся в июне 2010 года.

Генеральный директор ОАО “Вертолеты России” Дмитрий Петров отметил: “Это российско-

итальянское высокоэффективное партнерство сулит взаимовыгодные технологические и маркетинговые результаты. Уверен, что взаимный обмен опытом и культурой производства приведут в Россию и СНГ один из лучших вертолетов”.

Генеральный директор AgustaWestland Бруно Спаньолини заявил: “Мы счастливы, что поднялись на новую ступень в развитии нашего стратегического партнерства, которое прокладывает дорогу в будущее сотрудничества в производственном секторе с “Вертолетами России” с помощью самого продаваемого на мировом рынке среднего двухдвигательного вертолета. Мы уверены, что в последующие годы AW139 докажет свою способность соответствовать потребностям гражданского рынка России и СНГ”.

В ознаменование начала строительства завода в России в фундамент производственной площадки в Томилино в ходе торжественной церемонии 22 июня 2010 года была заложена специальная памятная капсула.

Вертолёт AW139 – средний двухдвигательный вертолёт со взлетной массой 6400 кг. Способен перевозить до 15 пассажиров. Используется в качестве корпоративно-транспортного и VIP вертолёта, а также в условиях работы на шельфах, чрезвычайных ситуациях, спасательных операциях, пожаротушении. В середине 2010 года AW139 совершил четырехнедельный демонстрационный тур по России.



JETEXPO
MOSCOW 2011
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

ВПЕРВЫЕ! Выставка Jet Expo 2011 пройдет на единой площадке – аэропорт Внуково-3

МЫ РАЗВИВАЕМСЯ.
МЫ ДУМАЕМ О НАШИХ КЛИЕНТАХ.
МЫ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕМСЯ НА ДОСТИГНУТОМ.

14 – 16 сентября
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ
Vnukovo-3
MOSCOW
2011
www.jetexpo.ru

Bell 407GX летит в Европу

Компания Bell Helicopter на 49-м Парижском авиасалоне презентовала новейшую модификацию популярного вертолета Bell 407GX. Вертолет оборудован современным интегрированным комплексом авионики Garmin: G1000™ и обладает инновационными возможностями. Система предупреждения об опасном сближении с поверхностью, система искусственного отображения препятствий, система предупреждения столкновения в воздухе - вот лишь не полный список современных опций, обеспечивающих беспрецедентный уровень безопасности и комфорта для пассажиров и экипажа Bell 407GX.

Первые поставки и сертификация вертолета Bell 407GX в России ожидаются в первом квартале 2012 года. Вертолет оценили не только представители различных сфер российского бизнеса, но и представители государственных структур. Bell 407GX несомненно займет достойные позиции на рынке легких однодвигательных вертолетов.

Компания Jet Transfer является официальным представителем по продаже вертолетов Bell Helicopter и самолетов Cessna Aircraft в России, Республике Казахстан и Украине.



Bell 407GX и его военный вариант Bell 407AH

AgustaWestland представляет новый вертолет

Компания AgustaWestland представила на проходящем сейчас в Ле Бурже международном авиасалоне новый многоцелевой двухмоторный вертолет 8-тонного класса - AW189. AW189 дополняет современный модельный ряд коммерческих вертолетов AgustaWestland. Он будет сертифицирован в 2013 году, а поступит в эксплуатацию в начале 2014 года. AW189 разрабатывается для выполнения широкого спектра задач, включая офшорные, поисково-спасательные, пассажирские и различные ведомственные миссии.

Выступая на презентации нового вертолета, генеральный директор компании AgustaWestland Бруно Спанолини (Bruno Spagnolini) сказал: «Мы рады представить на выставке Paris International Air Show последнее пополнение обширного ассортимента наших коммерческих вертолетов. AW189 демонстрирует наше стремление предложить рынку самые современные, универсальные и экономически эффективные вертолеты в своем классе».

AW189 имеет два двигателя General Electric CT7-2E1, оснащенные системой FADEC и встроенным пылезащитным устройством. Аэродинамически эффективный фюзеляж, конструкция несущей системы и инновационный дизайн лопастей обеспечат AW189 низкий расход топлива, высокую крейсерскую скорость и хорошую дальность полета. Просторный салон имеет в стандартной комплектации 16 пассажирских мест, однако есть варианты размещения как 18 пассажиров, так и 12 кресел.

Кабина пилотов AW189 оснащена авионикой с открытой архитектурой и включает в себя полностью цифровую «стеклянную» кабину с

четырьмя дисплеями размером 8" x 10" (20,3мм x 25,4 мм), 4-осевую двойную дуплексную цифровую автоматическую систему контроля полета (DAFCS) и двойную систему управления (FMS). Это оборудование будет способствовать снижению нагрузки на пилота во время как визуальных полетов, так и при полетах по приборам. Также в задачах компании стоит сертификация вертолета для управления одним пилотом при полетах по приборам. AW189 будет также оснащен системой синтетического зрения и системой расширенного зрения.

AW189 будет соответствовать самым последним международным нормативным требованиям по безопасности (EASA / FAA part 29, JAR-OPS 3/EU-OPS).

Упростится и техническое обслуживание AW189, и только небольшое количество компонентов вертолета будут подлежать демонтажу и капитальному ремонту. Плановое обслуживание вертолета будет оптимизировано, чтобы уменьшить время простоя. Передовые диагностические инструменты для непрерывного мониторинга состояния систем вертолета обеспечат дополнительную безопасность и снижение простоя из-за технических проблем.

Сочетание скорости и исключительного комфорта большого пассажирского салона сделают AW189 идеальным для VIP и корпоративных пассажирских перевозок. Вспомогательная силовая установка позволит осуществлять кондиционирование кабины и салона без запуска основных двигателей. Низкая стоимость параметра пассажир/километр и большая дальность полета сделают этот вертолет идеальной альтернативой более дорогим 19-местным вертолетам.

Кабина Dassault EASY II сертифицирована FAA и EASA

Компания Dassault Falcon 20 июня 2011 получила одобрение FAA на использование нового поколения кабины экипажа EASY II, разрешение от EASA было получено 10 июня. Первый самолет, оборудованный этой кабиной – Falcon 900LX – будет поставлен заказчику в июле 2011.

“Кабина EASY II стала впечатляющим шагом в создании рабочей обстановки в кабине, которая ориентирована на повышение ситуационной осведомленности”, говорит президент и главный исполнительный директор Dassault Falcon Джон Росанваллон (John Rosanvallon). “Новый набор инструментов, включенных в EASY II, делает ее одной из самых передовых в отрасли”.

В марте прошлого года Falcon 900LX, выступавший в качестве тестового самолета EASY II, впервые начал полеты с использованием LPV-подходов (Localizer Performance with Vertical Guidance) до минимума в 250 футов, используя новую европейскую систему EGNOS, которая повышает точность определения координат системы спутниковой навигации (аналог американской WAAS). Таким образом, был продемонстрирован один из ключевых инструментов ситуационной осведомленности в новой кабине экипажа.

Новое поколение кабины экипажа Easy II компании Dassault предложит ряд новых опций и усовершенствований, которые включают в себя: Систему Синтетического Зрения (Synthetic Vision System - SVS), улучшенное отображение символики на дисплеях, обновление системы управления полетом (версия 7.1) и улучшение взлетных характеристик и возможностей ухода на второй круг, систему

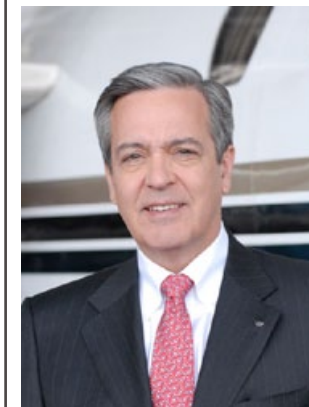


помощи и указаний во время движения по взлетно-посадочной полосе (Runway Awareness and Advisory System (RAAS)), а также расширенный пакет навигации, который включает в себя WAAS-LPV и RNP SAAAR.

EASA также одобрил изменения программного обеспечения коллиматорного индикатора Falcon 900 EX/LX в соответствии с новыми функциями EASY II. Модернизация самолетов Falcon 900 EASY будет доступна согласно сервисному бюллетеню 4 июля 2011 года. Учебный курс, разработанный совместно с CAE SimuFlite, уже получил одобрение EASA, FAA и Британского CAA.

Кабина экипажа EASY II также будет доступна для Falcon 7X в третьем квартале 2012 года, а для Falcon 2000 EASY в четвертом квартале 2012 года.

Jet Aviation меняет руководителя



Jet Aviation объявила, что президент группы компаний Петер Эдвардс (Peter G. Edwards) покинет компанию летом этого года. Эдвардс будет работать полный день до 4 июля и поможет в переходный период новому руководству. Окончательный уход запланирован на 31 августа 2011 года. В течение переходного периода временно исполнять обязанности президента Jet Aviation будет исполнительный вице-президент General Dynamics Aerospace Group и президент Gulfstream Aerospace Джо Ломбардо.

“Я хочу выразить мою искреннюю благодарность Петеру Эдвардсу за руководство Jet Aviation в последние четыре года. После приобретения Jet Aviation корпорацией General Dynamics в конце 2008 года, Петер активно продолжал поддерживать положение Jet Aviation на рынке, как ведущего независимого поставщика услуг MRO для всех производителей”, сказал Ломбардо. “Я желаю ему всего самого наилучшего в его будущих начинаниях”.

Питер Эдвардс пришел в Jet Aviation в качестве генерального директора в мае 2007 года с первоначальной задачей модернизировать и расширить услуги для бизнес-авиации. Он также руководил успешной продажей компании и переходом ее под начало General Dynamics в ноябре 2008 года. Под его руководством Jet Aviation расширила свою деятельность на Ближнем Востоке, а также развила деятельность в России, Бразилии и в Азии.

Аккредитация продолжается

Рынок деловой авиации России, оставаясь одним из самых быстро растущих в мире, обладает характерными чертами развивающихся рынков. Наряду с высокой активностью полетов обостряется конкурентная борьба между брокерскими, управляющими и авиационными компаниями. В погоне за сиюминутной прибылью некоторые компании прибегают к недобросовестной конкуренции, ухудшают качество оказываемых услуг и снижают кредит доверия к деловой авиации.

Одной из основных целей ОНАДА является координация предпринимательской деятельности своих членов, а также представление и защита общих имущественных интересов (в соответствии с Уставом ОНАДА). Эта деятельность в целом, и получение аккредитации компаниями в частности, позволяет повысить кредит доверия между участниками рынка, вносит понимание в ситуацию на рынке деловой авиации и помогает в ведении бизнеса.

Очередной компанией, прошедшей «проверку качества» и включенной в список аккредитованных брокеров, стала компания «Ваш Чартер».

Компания «Ваш Чартер» занимается организацией перелетов на самолетах любого класса для VIP персон и групп по всему миру, включая срочные рейсы, сложные рейсы, а также оказывает консалтинговые услуги в области покупки и содержания самолетов бизнес-авиации.

Профессиональные менеджеры компании «Ваш Чартер» круглосуточно ответят на все Ваши вопросы и организуют перелет в любую точку земного шара в минимальные сроки с максимальным комфортом и, что самое главное, по привлекательной цене.



Время – деньги



Если «время – деньги», то деловой самолет является одним из наиболее ценных инструментов бизнесмена. Специальный проект Forbes Custom Solutions позволяет точно посчитать, сколько денег можно сэкономить, используя бизнес-джет. Сайт ForbesBusinessAviation.com, посвященный реабилитации подмоченной репутации деловой авиации, расскажет о преимуществах чартерных полетов и позволит наглядно увидеть, как время превращается в деньги. Правда расчет, который можно сделать с помощью инструмента, размещенного на сайте, немного односторонний. В нем учитывается только зависимость от годового дохода путешествующего сотрудника, опираясь на разницу временных затрат при перемещении из одного города США в другой на регулярном самолете и на бизнес-джете.

Такой подход не совсем корректен, так как стоимость полета на регулярных перевозчиках и на бизнес-джете все-таки существенно отличается. Но если принять во внимание то, что деловой авиацией, как правило, пользуются топ-менеджеры с очень хорошей зарплатой, то стоимость рабочего времени может перевесить разницу в цене регулярного и частного самолета.

Хотя, было бы еще нагляднее, если бы разработчики сделали приблизительный расчет стоимости прямых затрат на регулярный и чартерный рейс. Но судя по концепции

сайта, это не так важно. Основная мысль – это экономия времени. Ведь время – это единственный невозполнимый ресурс, который есть у каждого человека. И если есть возможность с помощью денег «увеличить» отпущенный каждому срок, то этим необходимо пользоваться.

С другой стороны этот ресурс может быть полезен финансистам и бухгалтерам компаний, так как можно будет сравнить явные затраты на бизнес-джет и косвенные.

Расчет можно сделать только в пределах США. Несмотря на то, что регулярные перевозчики имеют максимальный охват территории страны, результаты впечатляют. Интересно, какую разницу во времени показал бы такой расчет в России?



G450 пересек Атлантику на биотопливе

Компания Honeywell 18 июня 2011 г. объявила об успешном использовании «зеленого» топлива Honeywell на самолете Gulfstream G450, совершившем первый в истории трансатлантический полет из Северной Америки в Европу с использованием биологического топлива. Самолет приземлился в аэропорту Париж - Ле Бурже.

Самолет Gulfstream G450 стал первым самолетом, совершившим подобный перелет на 50/50 топливной смеси из «зеленого» топлива Honeywell и нефтяного, который приводил в действие один из двигателей Rolls-Royce, установленных на самолете. Gulfstream G450 стал первым бизнес-джетом, летающим на биологическом топливе.

Биотопливо было получено из растения камелина (рыжик), растущего на больших территориях, сравнимых с пшеничными полями, оно также может расти на неплодородной земле. Сырье для этого полета было собрано американской компанией Sustainable Oils – производителем технологий на основе данного растения.

Самолет вылетел из города Морристаун, штат Нью-Джерси в 21.00 по местному времени и приземлился в Париже через семь часов, следуя известному маршруту Чарльза Линдберга через Атлантику.

Основанное на исследованиях жизненного цикла, использование «зеленого» топлива от Honeywell уменьшило количество чистых выбросов углекислого газа приблизительно на 5,5 метрических тонн, по сравнению с аналогичным полетом на базе полностью нефтяного топлива.

«Полет через Атлантику на биологическом топливе, наряду с большим количеством других коммерческих



и военных испытательных полетов, проводимых до настоящего времени, демонстрирует, что Green Jet Fuel компании Honeywell отвечает всем требованиям современных авиаполетов» - заявил Джим Рекоск (Jim Rekoske), вице-президент и генеральный директор по возобновляемым источникам энергии и химикатам Honeywell UOP. «Теперь, после одобрения Американским обществом по испытанию материалов, мы на пути к коммерческому использованию топлива, которое поможет авиационному сообществу уменьшить зависимость от традиционного сырья и сократить выбросы углекислого газа».

«Мы гордимся своим участием в таком значительном событии в истории авиации, - сказал старший вице-президент направления программ, разработки и испытаний компании Gulfstream Прес Хенне (Pres Henne). - Данный полет свидетельствует об огромных успехах авиационной отрасли в решении задач, связанных с повышением эффективности и ответственности всей отрасли в деле защиты окружающей среды. Этим полетом мы также хотим показать операторам наших самолетов, что самолеты

Gulfstream могут использовать альтернативные виды топлива».

«К 2020 году планируется значительное снижение уровня эмиссии, а к 2050 – сокращение выбросов на 50% по сравнению с 2005 годом. Мы активно сотрудничаем с инновационными компаниями, производителями двигателей, такими как Honeywell, чтобы обеспечить воплощение в реальность этих инициатив. Мы очень рады участвовать в таком поистине историческом демонстрационном полете».

Компании Gulfstream и Honeywell сотрудничают в области разработки новых технологий уже долгое время. В самолете G450, совершившем исторический полет из Морристауна (штат Нью-Джерси) в Париж, воплощено большое количество совместно разработанных двумя компаниями технологий, включая кабину пилотов PlaneView™, улучшенную систему технического зрения и устанавливаемую в качестве дополнительного оборудования систему синтетического зрения на основном индикаторе полетных данных.



Первый российский бизнес-джет

Компании “Гражданские самолеты Сухого” (ГСС) и Alenia Aeronautica, входящая в концерн Finmeccanica, рады представить новую бизнес версию Sukhoi Business Jet (SBJ) регионального пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ100).

Соответствующее заявление сделали Президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), Генеральный директор ОАО “Компания “Сухой” Михаил Погосян и Главный исполнительный директор Alenia Aeronautica и руководитель аэрокосмического направления концерна Finmeccanica Джузеппе Джордо (Giuseppe Giordo) на международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже.

Разработка новой бизнес версии SBJ регионального пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100 поручена компании SuperJet International, являющейся совместным предприятием Alenia Aeronautica и ОАО “Компания “Сухой”. Версия SBJ, в основу разработки которой положен самолет SSJ100/95, будет предлагаться в трех разных конфигурациях: VIP, корпоративной и правительственной.

VIP версия SSJ100 характеризуется сочетанием выдающегося комфорта, обусловленного просторными интерьерами, и превосходными эксплуатационными качествами с точки зрения снижения расходов.

Для удовлетворения специфических требований Заказчика в салоне специально предусмотрено несколько комфортабельных отсеков, в том числе офис, спальное помещение и душевые.

Благодаря установке дополнительных топливных



баков в багажно-грузовом отсеке SBJ дальность полета этого самолета составит почти 7960 км (4300 мор. миль), что более чем вдвое превышает этот показатель для базовой версии SSJ100 - 3048 км (1645

мор. миль). Это позволит перевозить пассажиров без посадки по многим маршрутам, например из Парижа в Нью-Йорк.

“Сегодня мы запускаем VIP версию авиалайнера SSJ100, который является базовой моделью (платформой) одноименного семейства самолетов. В самолете SSJ100, который сейчас эксплуатируется двумя авиакомпаниями, сочетаются непревзойденный комфорт и экономическая эффективность. Это великолепное сочетание - залог будущего успеха нашей VIP версии в категории больших самолетов бизнес класса” - отметил Президент ОАК, Генеральный директор ОАО “Компания “Сухой” Михаил Погосян.

“Мы с гордостью заявляем о предложении новой бизнес версии. Мы приняли решение о запуске этой новой модели в рамках расширения семейства самолетов SSJ100. Версия SBJ является современным и конкурентоспособным самолетом, разработанным на основе инновационных технологий. Наша цель - удовлетворить потребности заказчика путем предоставления индивидуально разработанных решений. Поскольку SSJ100 уже эксплуатируется, я уверен, что нам будет намного легче убедить потенциальных заказчиков в высоком качестве и эффективности бизнес версии SSJ100”, - заявил Главный исполнительный директор Alenia Aeronautica и руководитель авиационно-аэрокосмического направления концерна Finmeccanica Джузеппе Джордо.

Сертификация версии SBJ запланирована на начало 2014 года, вскоре после этого ожидаются первые поставки этой модели заказчиком.



Grand Caravan меняет крыло

Канадская компания, специализирующаяся на модификации самолетов Arctic Aerospace, в сотрудничестве с Национальным Исследовательским Советом Канады работает над сертификацией аэродинамических улучшений крыла семейства самолетов Cessna Caravan, сообщает Flightglobal. Для того, чтобы повысить летные характеристики этого самолета, Arctic Aerospace разработала новый обтекатель передней кромки крыла, вертикальные законцовки и аэродинамические гребни на верхней поверхности крыла. Такие доработки позволят снизить сопротивление, увеличить производительность самолета и уменьшить опасность обледенения.

После ожидаемого в этом году одобрения Министерством транспорта Канады и Федеральной авиационной администрацией США этих доработок, Arctic Aerospace получит дополнительный сертификат типа на такую модификацию. А Национальный Исследовательский Совет Канады будет получать отчисления от продажи каждого установочного комплекта.

Национальный Исследовательский Совет Канады в этом проекте занимается предварительным анализом корневой части крыла и законцовок с целью оценки аэродинамического воздействия изменений. Он также будет анализировать нагрузки на крыло и фюзеляж и сопровождать программу летных испытаний. Arctic Aerospace будет изготавливать алюминиевый отклоняемый обтекатель передней кромки крыла, который увеличит хорду крыла на 100 мм (4 дюйма) по всему размаху, а также металлические и композитные детали вертикальных законцовок для всех моделей семейства Cessna Caravan.

Arctic Aerospace говорит, что модификация позволит увеличить максимальный взлетный и посадочный вес и уменьшит сопротивление, что приведет к снижению расхода топлива.

Однако эти улучшения должны быть подтверждены в ходе летных испытаний.

Национальный Исследовательский Совет Канады уже предоставил отчет о предварительных испытаниях этих доработок на самолете. В нем говорится, что модифицированное крыло имеет потенциал для снижения нароста льда в известных условиях обледенения. Эта разработка идет в русле последних рекомендаций Комиссии по безопасности на транспорте Канады и Национальной комиссии по безопасности на транспорте США, в которых они призывают уделить больше внимания вопросам обледенения на самолетах Cessna Caravan после серии аварий в середине 2000-х годов. В 2007 году Cessna начала выпускать самолеты этого семейства с новой жидкостной системой противообледенения.

Cessna Caravan - одномоторный турбовинтовой самолёт, сертифицированный в 100 странах. За время эксплуатации данный тип налетал более 13 млн. часов. Первый самолёт был поставлен клиенту в 1985 году.

В Российской Федерации, а также в Республике Казахстан и Украине официальным представителем по продаже самолетов Cessna Aircraft является компания Jet Transfer.

Проект Falcon SMS дает подряды

Британская компания GKN Aerospace получила контракт от Dassault Aviation на проектирование и изготовление механизации и подвижных поверхностей крыла для нового суперсреднего бизнес-джета (Falcon SMS).

Эта работа будет проводиться в подразделении компании в г. Филтон (Filton) (Великобритания) и будет первым крупным заказом для этого нового объекта компании.

Президент и главный исполнительный директор европейского подразделения по авиационным конструкциям GKN Aerospace Фил Сваш прокомментировал это контракт: "Этот договор открывает новые важные и перспективные отношения между нашей компанией и Dassault Aviation, одним из ведущих производителей самолетов в современном мире. Это свидетельствует о глобальной конкурентоспособности и компетентности команды GKN Aerospace и, в частности, нашего развивающегося подразделения в Филтоне, как раз специализирующегося на разработке структур крыла. Мы хотели бы поблагодарить Dassault Aviation за доверие, оказанное GKN Aerospace, и с нетерпением ждем развития наших отношений в ближайшие годы".

GKN Aerospace-Filton будет отвечать за полную разработку, производство и сборку компонентов подвижных поверхностей крыла для Falcon SMS. Поставки готовых частей крыла заказчику компания GKN Aerospace должна начать в 2013 г. Самолет планируется ввести в эксплуатацию в 2016 году. Для более качественной работы инженерные группы, работающие над программой, будут размещаться как во Франции, так и в Великобритании.

В России началось лазерное сумасшествие

На прошедшей неделе произошло сразу несколько лазерных нападений на экипажи пассажирских самолетов. Несмотря на все принятые меры по поиску злоумышленников, проблема остается и вызывает серьезную обеспокоенность у летчиков.

В ночь на 23 июня мощный лазер пытался ослепить пилотов в Домодедово. Зеленый луч атаковал заходящий на посадку Airbus A-319 на высоте 30 метров.

- Как доложил экипаж, в 23:43 зеленый луч скользнул по фюзеляжу, а в 23:44 самолет уже коснулся посадочной полосы, - рассказал «Известиям» официальный представитель Росавиации Сергей Извольский. - То есть, ослепить пилотов до зайчиков в глазах лазер не успел. После того, как самолет приземлился, луч исчез. Экипажу удалось выполнить штатное приземление.

Было установлено, что луч исходил из поселка Шахово, который находится в шести километрах от аэропорта.

- Сразу после сообщения о лазере в поселок выехал наряд сотрудников линейного отдела, - сказали в службе безопасности аэропорта. - Однако злоумышленники обнаружены не были.

На другой день в Ростовском аэропорту в 23:06 мощным лучом был атакован идущий на посадку авиалайнер. Неизвестные пытались ослепить пилотов, когда самолет находился на высоте сто метров. Приземление также произошло в штатном режиме. Это уже четвертая атака лазерных террористов в Ростове-на-Дону за этот месяц. Напомним, что кроме пассажирских самолетов в

Ростове 17 июня лазером был атакован полицейский вертолет.

- На следующий день 24 июня около часа ночи во Внуково во время посадки неизвестные атаковали лазером самолет, возвращавшийся из Пальма де Майорки, - рассказывает Извольский. - Самолет сел благополучно. Откуда исходил лазерный луч, установить не удалось.

Похоже, лазерные террористы все более совершенствуют свое мастерство. Если до этого заходящих на посадку пилотов ослепляли на высоте 300-400 метров, то есть тогда, когда самолет еще летит на автопилоте, то в последние дни начали ослеплять практически перед самой землей.

- На высоте сто метров пилоты отключают автопилот и ведут самолет на посадку вручную, -- рассказывает «Известиям» вице-президент некоммерческого партнерства безопасности полетов Рафаил Аптуков. - Это самый ответственный момент. В эту минуту малейшее неверное движение - и самолет может черкнуть крылом полосу. В такой момент малейшая попытка создать пилотам неудобство - это преступление.

По словам Аптукова, похоже, власти не понимают опасности подобного явления. Лазерных террористов не ловят, уголовных дел не возбуждают. До сегодняшнего дня правоохранительные органы не определились, кто должен заниматься лазерными хулиганами - то ли службы безопасности аэропортов, то ли службы безопасности авиакомпаний, то ли полицейские. Поэтому пока ловить их поручили участковым.

- А между тем за границей было много случаев, когда из-за лазерных хулиганов ослепленные экипажи были вынуждены разворачивать самолеты на повторный круг, -- рассказывает Аптуков. - Во все мировые анналы вошел инцидент, как в 2004 году в Америке лазером ослепили командира лайнера, который потом попал в госпиталь с ожогом роговицы глаз. Только чудом приземление не закончилось авиакатастрофой.

По мнению психиатров, «лазерные хулиганы» подражают друг другу.

- Вообще, в России началось то, что уже было в Европе несколько лет назад, - рассказывает «Известиям» психиатр Михаил Виноградов. - Лазерная лихорадка началась в Испании, а потом охватила все Европейские страны. Тогда у нас были запрещены к продаже лазерные трубки. Разрешены были только указки и брелки. Хулиганы в Европе ослепляли не только экипажи идущих на посадку самолетов, но и полицейских. Было много случаев, когда полицейские попадали в клинику с ожогом роговицы глаз. Во время лазерного бума власти Европы как-то оперативно мобилизовались. Для отлова хулиганов были задействованы серьезные силы: полицейские, спецслужбы, котрразведка. Там сразу поняли, что лазер - это одно из самых эффективных оружий террористов. В результате в Америке и во многих странах Европы запретили к свободной продаже лазерные трубки. После этого поток лазерных изделий хлынул на Российский рынок. Сейчас, насколько мне известно, запрет на их продажу снят.

Источник: Известия



Назначили виноватым

Около 23:40 московского времени 20 июня 2011г. в Прионежском районе Республики Карелия на 16-м км автотрассы Петрозаводск - Суоярви в районе деревни Бесовец потерпел крушение пассажирский самолет Ту-134 авиакомпании "Русэйр", следовавший рейсом РЛУ-243 по маршруту Москва - Петрозаводск.

Ространснадзор в связи с крушением самолета Ту-134 в Карелии рекомендовал своим территориальным управлениям уделять особое внимание проверкам подготовки членов экипажей по процедуре захода на посадку в условиях предельного минимума, ухода на второй круг, контролю качества техники пилотирования, технической документации.

Оперативная информация об обстоятельствах произошедшей катастрофы доведена до авиакомпаний и авиапредприятий для принятия срочных мер по исключению возможности повторения аналогичных событий.

Кроме того, приступила к работе комиссия Ространснадзора по проверке соблюдения требований законодательства в области гражданской авиации, организации летной работы, состояния безопасности полетов в ЗАО "Авиационная компания "Русэйр" и аэропорту Бесовец Петрозаводска, где произошло крушение.

В Межгосударственном авиационном комитете подтвердили, что двигатели лайнера работали вплоть до его столкновения с землей. Согласно предварительным выводам МАК и Росавиации, катастрофа произошла из-за ошибки экипажа.

Однако в четверг 23 июня 2011 г. Президент РФ Дмитрий Медведев дал поручение соответствующим



структурам проанализировать вопрос о возможности вывода Ту-134 из эксплуатации на регулярных рейсах со следующего года.

"Я поручил министерству, чтобы готовили в целом форсированный вывод Ту-134 из эксплуатации. Это пора сделать", - сказал Медведев в ходе посещения агентства РИА Новости. "В короткой перспективе они проанализируют вопрос о замене эксплуатации этих судов на регулярных рейсах". При этом он отметил, что это решение не вызвано авиакатастрофой в Карелии.

Что касается чартерных рейсов, то по словам президента, здесь ситуация другая. Медведев рассчитывает, что авиационные власти в скором времени определятся по этому вопросу.

На следующий день Министерство транспорта РФ провело совещание по этому вопросу и сообщило, что направит в Минпромторг России и конструкторское

бюро ОАО "Туполев" обращение с предложением о прекращении процедур увеличения ресурсов и продления сроков службы воздушных судов типа Ту-134, эксплуатирующихся на регулярных авиалиниях. На совещании также было подчеркнуто, что требования Федеральных авиационных правил, в соответствии с которыми с 1 января 2012г. будет запрещена эксплуатация самолетов с газотурбинными двигателями, масса которых превышает 5 тыс. 700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 человек (Ту-134, Ан-24, Як-40 и др.), не оборудованных системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета, вступят в действие в указанный срок.

Ближнемагистральный пассажирский самолет Ту-134 был разработан в начале 1960-х годов, выпускался с 1965 по 1984 годы на Харьковском авиационном производственном объединении. Находится в эксплуатации с 1967 года. Всего было выпущено 852 таких самолета.

Традиция продолжается

Канадский производитель Bombardier Aerospace 21 июня 2011 г. объявил о том, что швейцарский оператор VistaJet разместил твердый заказ на 10 самолетов Global 8000. Общая стоимость этой покупки составляет около 650 миллионов долларов США, исходя из прайс-листа 2011 года на стандартно оборудованные самолеты. К прошлому Парижскому авиашоу VistaJet также приурочил заказ самолетов – в тот раз перевозчик заказал четыре Global Express XRS и два Challenger 605.

“Восемь лет назад, также на Парижском авиасалоне, у наших двух компаний началась совместная работа, а шесть лет назад в Париже VistaJet разместил первый заказ на самолеты семейства Global”, сказал президент Bombardier Business Aircraft Стив Ридольфи. “Это истинное расположение к нашей продукции и людям от лидера отрасли VistaJet, который продолжает свою мировую экспансию, причем только с флотом от Bombardier. Как и Bombardier, VistaJet является лидером в освоении новых рынков, где наши самолеты идеально подходят для удовлетворения высоких требований заказчиков. Существует высокий спрос на большие бизнес-джеты, которые могут соединить практически любые города по всему миру, и Global 8000 является одним из немногих, который сможет удовлетворить этим требованиям”.

VistaJet использует в своем флоте только бизнес-джеты производства Bombardier Business Aircraft. Всего месяц назад на выставке EBAA Bombardier подтвердил заказ от VistaJet на два Challenger 605 и шесть Global 6000, размещенный конце января 2011 года. Нынешняя сделка увеличивает общий объем заказов VistaJet на самолеты Bombardier до уровня приблизительно в 2 миллиарда долларов США.

“Этот заказ подтверждает, что наша стратегия развития находится в движении, так как мы стремительно закрепляемся на наиболее быстрорастущих рынках мира”, сказал основатель и руководитель VistaJet Томас Флор. “Деятельность VistaJet с успехом расширилась далеко за пределы Европы, и теперь у нас есть крупные клиенты в Азии, на Ближнем Востоке, в Африке, России и СНГ, которые требуют более дальних самолетов с самыми современными пассажирскими салонами. Бизнес-джет Global 8000 идеален для удовлетворения потребностей наших пассажиров в этих регионах. Поскольку мы увеличиваем свою мировую сеть, наши клиенты могут быть везде обеспечены лучшими самолетами, пассажирскими салонами и услугами по всему миру”.

Сделка VistaJet с Bombardier Aerospace имела хорошее продолжение для канадского производителя. В тот же день вечером было сообщено о еще одном заказе на деловые самолеты Bombardier. Австралийская компания AVWest подтвердила заказ на четыре Global 7000 и два Global 8000, два из которых были предварительно заказаны в начале этого года. Общая стоимость заказанных самолетов составляет примерно 400 миллионов долларов США, исходя из прайс-листа 2011 на стандартно оборудованные самолеты. Таким образом, компания Bombardier получила на Парижском авиашоу твердый заказ на сумму более 1 миллиарда долларов США.

AVWest является частной авиакомпанией, которая базируется в аэропорте Перт в Западной Австралии. Компания работает на рынке авиационных чартеров, а также владеет и управляет FBO Perth Jet Centre. В настоящее время их парк современных самолетов и вертолетов включает в себя большой салон Challenger

604 и три самолета Global Express XRS. В прошлом году компания AVWest заказала четыре сверхдальних бизнес джета Global Express XRS.

“Global 7000/8000 являются идеальным дополнением к нашему флоту”, говорит директор AVWest Тим Робертс. “Потребности наших клиентов все чаще требуют беспосадочного доступа к ключевым направлениям по всему миру. Global 7000 и Global 8000 идеально подходят для этого по дальности и уровню комфорта, который действительно удивительный и уникальный в семействе бизнес-джетов Global компании Bombardier”.

Global 7000. Пассажирский салон 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 мили (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.



Летают отдыхать

Журналисты WSJ воспользовались американским законом о свободе информации и сумели получить ранее недоступные данные Федерального управления гражданской авиации (FAA) о статистике полетов частных самолетов за период с 2007 по 2010 г., пишет газета Ведомости. Пункты отправления и назначения (около 300 больших и малых городов) были разделены на две категории: бизнес (крупные города, такие как Нью-Йорк, Майами, Париж) и отдых (популярные курорты Палм-Бич, Аспен, Багамы и др.) Оказалось, что более 30%, а в некоторых случаях до 50% всех перелетов совершалось на курорты или с курортов.

За четыре года пять самолетов, принадлежащих корпорации EMC, 393 раза совершали посадку на полуострове Кейп-Код (штат Массачусетс), на побережье Нью-Джерси и во Флориде. В этих курортных местах у гендиректора EMC Джозефа Туччи есть собственные дома. Один из самолетов EMC 46% летного времени провел в перелетах на отдых. Если же брать весь воздушный флот компании, то на курортные вояжи был потрачен 31% всего летного времени.

Одним из самых частых пунктов назначения нового самолета Dassault Falcon 900 оператора связи Comcast стал курорт Марта-Виньярд в штате Массачусетс, где у гендиректора компании Брайана Робертса есть дом. За первые шесть месяцев его эксплуатации самолет совершил 24 полета в этом направлении, показывают записи FAA. Начиная с октября 2010 г. Falcon стал чаще летать в местечко Палм-Бич во Флориде, где у Робертса еще один дом. К концу 2010 г. две трети перелетов нового Falcon были связаны с шестью популярными американскими курортами. За четыре года в 42% случаев три самолета Comcast направлялись либо с курорта, либо на курорт. Это один из самых высоких показателей в базе данных WSJ.



Еще в 2006 г. американская Комиссия по ценным бумагам и биржам (SEC) обязала публичные компании раскрывать расходы на личные перелеты топ-менеджеров, если их сумма превышает \$25 000 в год или 10% от суммы всех льгот. Перелет из дома в штаб-квартиру по правилам SEC относится к числу личных. Но до сих пор информация об использовании самолетов раскрывается не всегда и не полностью. В 2011 г. лишь 37% публичных американских компаний

из списка S&P 500 раскрыли информацию о перелетах своих руководителей. Годом ранее таких было 40%, подсчитала исследовательская компания GovernanceMetrics.

В 2009 г. корпорация Leucadia National указала, что потратила на личные перелеты председателя совета директоров Яна Камминга \$30 000. Но учетные записи FFA показывают, что четыре самолета компании налетали 220 часов по маршруту, пролегающему через города Джексон-Хоул (штат Вайоминг) и Хэмптонс (штат Нью-Йорк), где находятся личные дома Камминга. По подсчетам WSJ, эти перелеты должны были обойтись компании в \$708 000.

Американская ассоциация деловой авиации (NBAA) уже отреагировала на этот материал. Президент и главный исполнительный директор NBAA Эд Болен в своем письме в редакцию газеты поясняет, что журналисты забыли упомянуть, что личное использование самолета компании руководителем обычно составляет лишь малую долю всех полетов самолета.

Если рассмотреть рейсы бизнес-авиации за пределами выбранного списка рейсов, рассмотренных в материале, то можно увидеть, что большая часть предпринимателей используют самолет для того, чтобы попасть в города, неохваченные регулярными рейсами. Иногда руководители публичных компаний летают на корпоративных самолетах по личным делам, но в соответствии с действующими требованиями к отчетности Комиссии по ценным бумагам и биржам США. Это необходимо, так как директор должен быть готов вернуться на рабочее место и быть на связи в течение 24 часов в сутки.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 13 по 19 июня 2011 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 вылета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 13 по 19 июня 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	58	30	18	19	18	30	12	112
Великобритания	81	83	207	105	37	51	21	291
Франция	48	198	277	167	21	110	66	429
Италия	19	119	85	92	16	66	188	216
Австрия	6	29	28	26	0	3	16	31
Швейцария	30	65	109	48	2	27	36	134
Россия	18	8	178	135	43	45	5	339

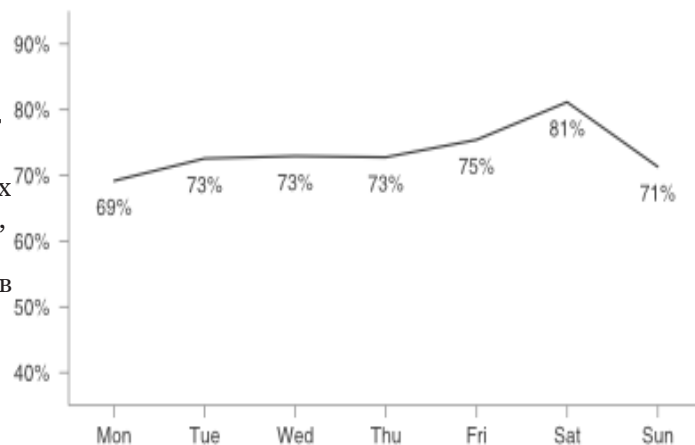
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 13 по 19 июня 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	30	1	6	5	1	3	0	25
Великобритания	3	63	14	9	5	4	0	25
Франция	5	12	20	3	3	15	3	28
Италия	10	8	9	21	7	6	2	30
Австрия	0	2	0	6	2	1	2	11
Швейцария	3	2	13	6	0	12	0	21
Россия	4	3	4	3	2	0	0	22

Индекс наличия свободных самолетов

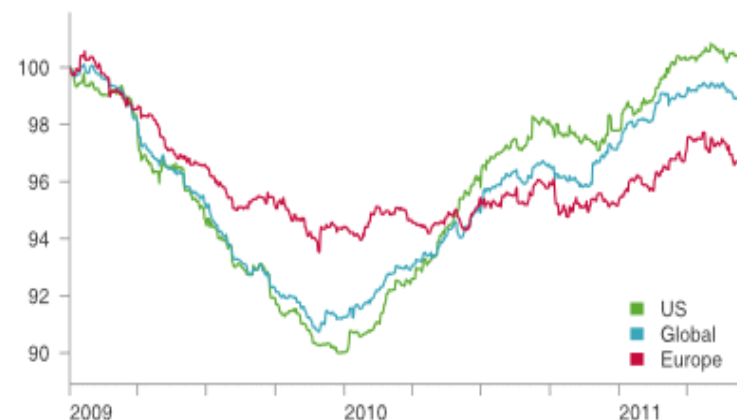
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

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



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

Индекс спроса

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



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1602	€ 1608	€ 1589
Cessna Citation Excel	€ 2805	€ 2697	€ 2719
Bombardier Challenger 604	€ 4789	€ 4750	€ 4661

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

Стоимость рассчитана на основе 23 Cessna Citation Jet, 24 Cessna Citation Excel и 31 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лугон, Лондон	3
4	Кот Д'Азур, Ницца	4
5	Женева	5
6	Фарнборо, Лондон	7
7	Пулково, СПб	6
8	Цюрих	8
9	Биггин Хилл, Лондон	16
10	Линате, Милан	11

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.