



BizavNewsWeek

www.BizavNews.ru

Aviation &
Business &
Marketing

№5 (5) 18-24 декабря 2009

Новый терминал Шереметьево



Основные проблемы, сопровождающие деловую авиацию в Шереметьево – это отсутствие инфраструктуры, квалифицированных кадров и небольшие объемы.

Начиная с 2006 г. Международный аэропорт

Шереметьево кардинально изменил ситуацию в отношении деловой авиации, создав дочернее предприятие...

СТД.7

Gulfstream G650 в воздухе



25 ноября успешно завершился первый полет нового самолета Gulfstream G650 в международном аэропорте Savannah / Hilton Head в штате Джорджия. Лайнер пробыл в воздухе 12 минут, под управлением опытных летчиков-испытателей Джейка Говарда, Тома Хорна, а также бортинженера Билла Осборна – сообщает компания Gulfstream Aerospace.

СТД.8

Маленькие шаги большого Китая



Мировые производители самолетов и чартерные компании сегмента бизнес авиации давно смотрят на азиатский рынок частной и деловой авиации, как наиболее перспективный. Этот интерес вызван огромным потенциалом нереализованного спроса, прежде всего в Китае...

СТД.11

JET ALLIANCE ПОКУПАЕТ 51% «АЭРОФЛОТ ПЛЮС»



Тендерный комитет «Аэрофлота» определил покупателя контрольного пакета акций оператора дочерней авиакомпании «Аэрофлот плюс». Будущим владельцем 51% акций перевозчика станет австрийская компания Jet Alliance, один из крупнейших европейских операторов бизнес-джетов.

СТД.12

Global Express XRS для глобальных решений



Одной из тех самых компаний стала известная канадская Bombardier. В России эта компания почему-то наиболее популярна как производитель снегоходов; кто-то, возможно, упомянет еще и небольшие вертолеты той же компании, которые охотно покупают члены частных аэроклубов. Тем не менее, как водится, это лишь крохотная верхушка айсберга. Bombardier – это один из ведущих мировых производителей инновационных транспортных решений. Компания разрабатывает и строит в том числе и региональные самолеты – и, конечно же, бизнес-джеты. В мировом рейтинге авиапроизводителей Bombardier прочно удерживает третье место, сразу за компаниями Boeing и Airbus.

Экспресс! Еще экспресс!

В 1999 году компания Bombardier начала продажи флагмана дальнемагистральной бизнес-авиации – самолета Global Express. Фантастический уровень комфортабельности этого самолета накануне наступления нового тысячелетия казался просто невероятным. Судите сами: без малого 15-метровый салон класса люкс готов принять от 9 до 18 пассажиров в свои бесшумные кожаные объятия, и перенести счастливых на расстояние до 10 тысяч километров со скоростью 900 километров в час! Высота салона – 1,91 метра, так что придется поискать по-настоящему высокого пассажира, который не сможет передвигаться по самолету в полный рост. Ширина салона также впечатляет – 2,49 метра. Кстати, в салоне специалисты Bombardier заботливо предусмотрели отдельные зоны для отдыха и пе-

реговоров. Отделанные деревом переборки, мягкие ковры на полу, уютное освещение, багажный отсек объемом 10 кубических футов со свободным доступом в полете, массивные кресла – всё располагает к комфортному времяпрепровождению. Стоимость этого самолета в стандартной комплектации составляет порядка 43 миллионов долларов – не очень много для, в общем-то, небольшого бизнес-джета: длина самолета 30,3 метра, а размах крыльев – 28,5 метров.

Успех самолета – такого большого, быстро и комфортно – оказался великолепным. С момента запуска модели было построено порядка 150 лайнеров Global Express. Именно Global Express положил начало семейству Global в гамме самолетов Bombardier – семейству исключительных самолетов в наилучшем смысле этого слова.

СТД.14

АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ НЕДЕЛИ

CESSNA DELIVERS 300TH CITATION X



Cessna Aircraft поставила 300 – й Citation X уполномоченному представителю авиапроизводителя в России и Восточной Европе – компании Jetalliance, базирующейся в Вене, Австрия.

Имя нового владельца самолета не разглашается.

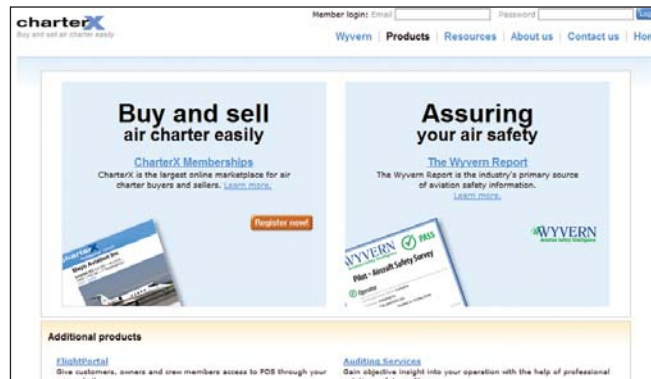
С момента начала производства в 1996 году в так называемый регион EMEA (Европа, Ближний Восток, Африка) было поставлено 45 самолетов Citation X.

«Citation X обладает рядом преимуществ перед основными конкурентами. Это, прежде всего, скорость дальность и комфорт. Все эти составляющие стали залогом успеха на рынке и особенно в Европе», - прокомментировал Вице-президент компании по международным продажам Тревор Эслинг (Trevor Esling).

Напомним, что первым заказчиком самолета в 1996 году стал легенда гольфа Арнольд Палмер.

Бизнес-чартеры держатся

Показатели спроса на бизнес-чартеры, зафиксированные американской чартерной онлайн-системой CharterX, в ноябре 2009 г. продемонстрировали неравномерную тенденцию к стабилизации. Летная активность на бизнес-джетах легкого класса, традиционно более подверженных корреляции спроса, вновь демонстрировала отрицательную динамику, упав почти на 7% против показателей октября 2009 г. Более уверенно себя чувствуют «дальнобойные» самолеты делового класса, общий налет которых поднялся на 1% и составил 8260 ч. За рассматри-



ваемый период бизнес-джеты среднего класса показали стабильный рост на 2,4% по сравнению с октябрём 2009 г.

Несмотря на последовательный рост летной активности, фиксируемый в осенние месяцы текущего года, данные показатели по-прежнему остаются низкими даже относительно осени 2008 г., когда из-за кризиса спрос на услуги бизнес-авиации пошел вниз. CharterX отмечает, что в ноябре чартерная активность в отношении бизнес-джетов легкого и малого классов упала на 9% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г., в то время как в категории дальнемагистральных и средних машин — на 15 и 7% соответственно.

Источник: АТО

Автор: Анна Назарова

С 4 по 6 июня 2010 года в Каннах пройдет 4-я ежегодная международная выставка авиации общего назначения EUR-AVIA

В настоящее время оргкомитет выставки сообщает о том, что на данный момент уже продано более 90 процентов выставочных платежей. Как и в 2009 году активное участие в работе выставки примут крупнейшие производители авиационной техники, авионики и аэропортового оборудования. Среди участников EUR-AVIA будут представлены Cessna, Hawker Beechcraft, Socata, Mooney, Piper, Husky, Robinson, Total, Glass Cockpit Aviation, Smart Air, Cirrus, Pilatus, Tecnam, VL3 и другие игроки рынка. В ходе конгрессной программы пройдет семинар «Будущее сверхлегких реактивных самолетов».

На статической стоянке в аэропорту Канны (Mandelieu) ведущие производители покажут последние новинки, среди которых Embraer Phenom 100/300 и Diamond D-Jet. Также планируется продемонстрировать впервые в Европе PiperJet.

Boeing занимает выжидательную позицию в отношении самолетов бизнес авиации

Отвечая на вопрос о планах Boeing на ближайшее будущее, Вики Рэй (Vicky Ray), представитель Boeing Commercial Airplanes по связям с общественностью и СМИ говорит, что продукция Boeing принадлежит к топовому сегменту рынка бизнес-джетов, который меньше других пострадал от кризиса, поэтому авиапроизводитель не снижал темпов производства в этом секторе. На фоне общего сокращения объемов производства авиалайнеров на бизнес-джеты приходится скромных 4%. Стив Тэйлор (Steve Taylor), президент и генеральный директор Boeing в свою очередь добавляет, что после более чем девяти месяцев затишья компания вновь возобновляет переговоры с потенциальными покупателями.




- Сейчас мы чаще вступаем в переговоры, посвященные продаже самолетов в будущем, чем отмене размещенных ранее заказов. У нас много интересных предложений для клиентов. Что касается рынка подержанных самолетов, там ситуация тоже стабилизировалась, и предложение достаточно ограничено. Словом, ситуация постепенно выравнивается, и мы ждем новых покупателей, - сказал Тэйлор.

Что касается отмененных заказов, Рэй сообщила следующее: «В первой половине года несколько клиентов отказались от поставок, но мы быстро продали эти самолеты другим покупателям». Этим покупателям повезло – ведь сейчас Boeing принимает заказы не раньше чем на 2014 год. С другой стороны, есть

продолжение. Начало на стр.2

смысл набраться терпения – к этому времени появится новинка от Boeing, «трансформируемый» самолет. Концепт был представлен на авиасалоне в Женеве в мае уходящего года, хотя первый контракт на поставку новинки был заключен ещё за год до этого.


Кроме того, компания уже сформировала объемный портфель заказов на поставку давно ожидаемой модели 787 Dreamliner в бизнес-конфигурации, а также Boeing 787-8, 787-9 и 747-8 в VIP-конфигурации. В денежном эквиваленте это означает, что в будущем Boeing поставит своим покупателям 33 бизнес-джета на общую сумму 1,9 миллиарда долларов и 23 широкофюзеляжных VIP-модели на сумму 5,4 миллиарда долларов. Принимая во внимание все вышесказанное, руководство Boeing приняло разумное решение, которое позволит избежать отмен заказов и дожидаться прихода на рынок новых покупателей. 

Источник: WingExpress

Болгарский оператор бизнес авиации Air Lazur приобрел очередной Challenger 604

Новый авиалайнер приобретенный компанией в конце ноября 2009 года, дополнит воздушный флот перевозчика, состоящий на данный момент из самолетов бизнес класса Challenger 600 и Beechcraft Super King Air 200.

Air Lazur - компания, основанная в декабре 2002 г., со стопроцентным частным капиталом. Самолеты авиакомпании базируются в Софии и Варны.

Техническое обслуживание самолетов Challenger осуществляет компания Jet Aviation, а Beechcraft Super King Air 200 – Beechcraft Augsburg. 



Характеристики

Дальность полета (км)	7458
Крейсерская скорость (км/ч)	850
Максимальный взлетный вес (кг)	21863
Высота салона (м)	1.85
Ширина салона (м)	2.49
Длина салона (м)	7.77
Высота самолета (м)	6.30
Длина самолета (м)	20.85
Размах крыла (м)	19.61
Максимальное число пассажиров	12

На одном баке через океан.

Турбовинтовой самолет бизнес-авиации Beechcraft King Air 350ER совершил трансатлантический перелет

В конце ноября компания Hawker Beechcraft Corporation (HBC) объявила о недавнем завершении первого беспосадочного трансатлантического перелета Beechcraft King Air 350ER.

Этот потрясающий результат был достигнут на одной из четырех модификаций HBC King Air - 350ER - двухместном самолете с двумя турбовинтовыми двигателями, который перегоняли в Великобританию для нужд Министерства обороны с целью использования в рамках будущих военных и летно-учебных программ.

На самолете осуществлен перелет из Уичито(Wichita), Канзас, в Борнмут - международный аэропорт в Великобритании - с единственной остановкой на о. Ньюфаундленд(Newfoundland). Два участка суммарной дальностью 4000 миль были преодолены меньше чем за 12 часов. Несложный подсчет говорит о превышении заявленной максимальной скорости (303 mph). Для Джима Масловски (Jim Maslowski), ответственного за американское и международное деловое сотрудничество, это двойное событие: во-первых, это – доставка первого нового самолета для учебно-летной программы британских Вооруженных сил, а во-вторых - первый non-stop трансатлантический полет для King Air. Безостановочный трансатлантический полет King Air 350ER – безусловно яркая демонстрация способностей, открывающая новые горизонты для успешной семьи King Air - во все времена наиболее востребованной и продаваемой во всем мире линейки турбовинтовых самолетов бизнес-авиации.

King Air 350ER, совершивший рекордный трансатлантический перелет, оборудован специальными обтекателями выдающегося на фюзеляже оборудования, в том числе радиолокационных антенн и радаров, установленных с целью осуществления воен-

АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ НЕДЕЛИ

ных миссий. King Air 350ER является Next-Gen версией самолета бизнес-авиации King Air 350, в которой упор сделан на большую грузоподъемности и дальность полета, что является следствием, в том числе, инсталляции более вместительных топливных баков. По расчетам, при максимальной дальности полета в 2 355 миль(4 361,46 км) и скорости меньше 238 mph (441 км/ч) можно будет «висеть в воздухе» больше 10 часов. Вот он – современный и недорогой ретранслятор! Или все-таки самолет бизнес-авиации?

При себестоимости летного часа на турбовинтовых представителях бизнес-авиации семейства King Air, которая ненамного превышает 1000USD, эти самолеты, как подтверждает статистика, являются превосходным инструментом для решения деловых авиационных задач. И, как мы видим, теперь предназначены для перелетов на «совсемнеблизкие» расстояния. БрЯ компания Hawker Beechcraft Corporation (HBC) объявила о недавнем завершении первого беспосадочного трансатлантического перелета Beechcraft King Air 350ER.

Этот потрясающий результат был достигнут на одной из четырех модификаций HBC King Air - 350ER - двухместном са-




молете с двумя турбовинтовыми двигателями, который перегоняли в Великобританию для нужд Министерства обороны с целью использования в рамках будущих военных и летно-учебных программ. На самолете осуществлен перелет из Уичито(Wichita), Канзас, в Борнмут - международный аэропорт в Великобритании - с единственной остановкой на о. Ньюфаундленд(Newfoundland). Два участка суммарной дальностью 4000 миль были преодолены меньше чем за 12 часов. Несложный подсчет говорит о превышении заявленной мак-

АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ

симальной скорости (303 mph). Для Джима Масловски (Jim Maslowski), ответственного за американское и международное деловое сотрудничество, это двойное событие: во-первых, это – доставка первого нового самолета для учебно-летной программы британских Вооруженных сил, а во-вторых – первый non-stop трансатлантический полет для King Air.

Безостановочный трансатлантический полет King Air 350ER – безусловно яркая демонстрация способностей, открывающая новые горизонты для успешной семьи King Air – во все времена наиболее востребованной и продаваемой во всем мире линейки турбовинтовых самолетов бизнес-авиации.

King Air 350ER, совершивший рекордный трансатлантический перелет, оборудован специальными обтекателями выдающегося на фюзеляже оборудования, в том числе радиолокационных антенн и радаров, установленных с целью осуществления военных миссий. King Air 350ER является Next-Gen версией самолета бизнес-авиации King Air 350, в которой упор сделан на большую грузоподъемности и дальность полета, что является следствием, в том числе, инсталляции более вместительных топливных баков. По расчетам, при максимальной дальности полета в 2 355 миль (4 361,46 км) и скорости меньше 238 mph (441 км/ч) можно будет «висеть в воздухе» больше 10 часов. Вот он – современный и недорогой ретранслятор! Или все-таки самолет бизнес-авиации?

При себестоимости летного часа на турбовинтовых представителях бизнес-авиации семейства King Air, которая ненамного превышает 1000USD, эти самолеты, как подтверждает статистика, являются превосходным инструментом для решения деловых авиационных задач. И, как мы видим, теперь предназначены для перелетов на «совсемнеблизкие» расстояния. 

По результатам третьего квартала общие доходы Bombardier выровнялись

Общие доходы компании Bombardier в третьем квартале достигли уровня прошлого года и составили 4,6 млрд долл. Чистая прибыль в этом периоде сократилась примерно на 25,7% по сравнению с третьим кварталом 2008 года.


«Несмотря на ранние признаки восстановления (экономики), ситуация на рынке остается тяжелой и продолжает оказывать воздействие на деятельность компании и финансовые результаты, особенно в авиационном сегменте и группе Bombardier



Aerospace», – сообщил Пьер Бодуан (Pierre Beaudoin), президент и главный исполнительный директор компании Bombardier. «Однако подразделение Bombardier Transportation продолжает показывать улучшенные результаты, увеличивая доходы, прибыльность и количество заказов».

Несмотря на значительные портфели заказов, оба подразделения Bombardier продолжают искать способы снижения затрат и увеличения оборотного капитала, но в то же время инвестиции на новые проекты не сокращают.

Доходы авиационного подразделения Bombardier Aerospace в третьем квартале 2009 года составили 2,1 млрд долларов – примерно на 9% меньше, чем в том же периоде 2008 года. Портфель заказов на 31 октября сократился до 18,1 млрд долларов (в январе 2009 года эта цифра равнялась 23,5 млрд долларов). Однако производитель отметил положительную тенденцию в секторе деловой авиации. Впервые за время финансового кризиса в третьем квартале этого года по количеству чистых заказов Bombardier остался в плюсе. После подсчета новых и аннулированных заказов на поставки самолетов, количество чистых заказов равнялось 7, включая заказы на два бизнес-джета. Но до результатов третьего квартала прошлого года еще далеко. Тогда общее количество чистых заказов составляло 68, включая заказы на 48 самолетов бизнес-авиации.

В третьем квартале Bombardier Aerospace передал заказчикам всего 61 самолет, включая 33 бизнес-джета, 27 самолетов гражданской авиации и один самолет-амфибию. 

Источник: Jets.ru

Слоты на Airbus Prestige открыты

Модельный ряд лайнеров Airbus для деловой авиации подразделяется на две группы. Первая — семейство узкофюзеляжных Airbus Corporate Jetliner или сокращенно ACJ: A318 Elite,


Airbus ACJ (на базе пассажирского A319) и A320 Prestige. С момента старта программы ACJ в 1997 году по настоящее время продано более 100 машин.

Вторая группа представлена четырьмя моделями широкофюзеляжных лайнеров в VIP-вариантах — A330, A340, A350 и A380, под маркой Prestige. Сегодня в эксплуатации находятся около 50 лайнеров. Таким образом, весь парк деловых самолетов Airbus насчитывает примерно 150 самолетов.

Директор по маркетингу подразделения деловых самолетов Airbus г-н Дэвид Велупиллаи считает, что Airbus A380 Prestige является оптимальной заменой деловой версии Boeing 747. В настоящий момент на рынке широкофюзеляжных лайнеров для бизнес-перевозок представлены в основном B747, однако в ближайшем будущем им потребуется замена. Между тем, сам Boeing альтернативы пока не представил.



По словам председателя исполнительного совета Lufthansa Technik Августа Хеннингсена, у A380 VIP хорошие перспективы. При этом высокая степень готовности немецкой фирмы к выполнению конвертации этого лайнера связывается со скорой поставкой первого A380 авиакомпании Lufthansa.

Оценивая рынок, А. Хеннингсен отметил, что даже во время экономического кризиса спрос на широкофюзеляжные лайнеры в VIP-компоновке не сократился и прогнозирует поступление заказов на конвертацию 3–5 машин. Пока на один такой самолет открыт слот для потенциального заказчика с конца 2013 до начала 2014 г. 

Источник: Aerojet.su


VLJs имеют важное значение, но...



«Очень легкие бизнес-джеты (VLJ) будут играть ключевую роль в будущей европейской бизнес-авиации, но будет неправильным считать, что они принесут легкую прибыль или существенно понизят цены на полеты», — сказал Патрик Маргетсон-Рашмор, исполнительный директор London Executive Aviation (LEA), одного из крупных операторов в Европе

LEA начали первыми эксплуатировать Cessna Citation Mustang на Британских островах в январе 2008 года. В настоящее время в компании шесть «Мустангов».

Выступая на «VLJ — Европа 2009» в Оксфорде (Великобритания), Маргетсон-Рашмор сказал: «По нашему мнению, значение VLJ будет возрастать, но не все так замечательно. Мы все еще находимся на этапе идей, недоказанном рынке. Несколько лет назад мы считали, что VLJ принесут с собой низкую стоимость операционных расходов. Реальность такова, что хотя расходы на VLJ и меньше, чем на большие бизнес-джеты, но ненамного».

С точки зрения цен, мы в конкуренции с такими самолетами, как Cessna Citation CJ1 и CJ2, Hawker Beechcraft Premier 1 и турбовинтовыми. В нынешней экономической ситуации, нецелесообразно рассчитывать на выполнение 1000 часов полетов в год каждым самолетом. Но это не означает, что революция VLJ не состоялась. Мы с оптимизмом смотрим в будущее. За полтора года мы добились, в среднем, 360 часов налета в год на один самолет, что в нынешних условиях — серьезное достижение. Мы видим нишу «Мустангов» в качестве начального уровня деловых полетов и «трамплином» для наших клиентов в мир частного полета. Mustang идеально подходит для полетов с 1–3 пассажирами на короткие расстояния, которые доминируют в европейской деловой авиации. 

Источник: AeroJet.su

Вице-президент Learjet: «Положение авиапроизводителей на рынке остается нестабильным»


Отвечая на вопрос о сегодняшнем положении на рынке Learjet, «дочки» авиапроизводителя Bombardier, Дэвид Коулил (David Coleal), вице-президент и директор Bombardier Learjet, с гордостью рассказывает о позиции возглавляемой им компании: «Bombardier может похвастаться самым широким модельным рядом, охватывающим все сегменты рынка. Learjet, Challenger и Global – это возможность выбора любого самолета, от ультралегкого до дальнемагистрального. Но, несмотря на это, Bombardier испытала на себе все негативные воздействия рецессии. Компании пришлось пойти на сокращение производства и штата. Чтобы избежать убыточности, Learjet пришлось уволить 27% сотрудников. «Для нас именно этот момент был самым болезненным – ведь в Learjet трудится команда профессионалов, безоговорочно преданных своему делу. Нам пришлось пойти на эту меру только из экономических соображений» - говорит Дэвид Коулил.



Сейчас все надежды Learjet возлагает на проект Learjet 85, в рамках которого огромное внимание уделяется безупречному инновационному дизайну. «Мы продолжаем инвестирование в проект Learjet 85, который станет самым большим и быстрым дальнемагистральным самолетом за всю историю Learjet, - добавляет Коулил. - За долгое время это первая модель от Learjet с абсолютно новым дизайном, она станет прекрасной альтернативой Learjet 40, 45 и 60. Мы рассчитываем на то, что с точки зрения рабочих характеристик и цены этот самолет займет место между Learjet 60 и Challenger 300. По моему мнению, сейчас в этой нише рынка предложение довольно ограничено. В нашей работе очень помогают положительные отзывы клиентов об эксплуатируемых самолетах», - говорит Дэвид Коулил.

Отметим, что Learjet 85 будет почти на 40% больше Learjet 60. Таким образом, эта модель претендует занять место в сегменте среднеразмерных суперджетов.

Оценивая спрос на самолеты Bombardier, Коулил высказывает мнение о том, что он остается по-прежнему стабильным на дальнемагистральный корпоративный джет Global Express, и лишь немного снизился на Learjet и Challenger.

- С одной стороны, процессы, происходящие в глобальной экономике, ведут к повышению активности фондового рынка, сервисных организаций, оживлению диалога между потенциальными покупателями и производителями. Но с другой – все это совсем не означает роста объема заказов. Возможно, мы приближаемся к той точке, после которой начнется восстановление и рост, но все же пока нестабильное положение сохраняется, - отмечает он. 

Источник: WingExpress.ru

АНАЛИТИКА

Пьяная версия трагедии бизнес-рейса, сгоревшего под Минском



Сообщение о том, что у авиакомпании «С-эйр» отозвана лицензия, появилось 22 ноября, на интернет-портале Росавиации. Официальная причина санкций - нарушения требований к безопасности авиаперевозок и несоблюдение правил полетов.

«Свободная Пресса» сообщала о катастрофе, которая случилась 26 октября во время повторного захода на посадку самолета этой авиакомпании. Как позже выяснилось, приказ о повторном заходе отдали диспетчеры аэропорта Минска-2, заметив, что лайнер не попадает на полосу и идет правее. На борту BAe-125 находились пять человек: сам глава «С-эйр» Марат Ромашкин, командир воздушного судна Александр Самойлов, второй пилот Сергей Снимщиков, борт-проводница Олеся Латутина (на фото слева направо) и личный телохранитель Ромашкина Малышев. Все они погибли...

«С-эйр» запретили эксплуатировать самолеты BAe-125, которых у компании осталось еще три.

Штурвал пахнет спиртным?

Неделю назад сайт Межгосударственного авиационного комитета (МАК) сообщил, что один из «черных ящиков» российского самолета получил критические повреждения - магнитная лента самописца параметров полета подверглась воздействию высокой температуры, «спеклась». Восстановить запись невозможно, а, следовательно, она ничем не поможет в расследовании причин катастрофы.

Но вот второй из «черных ящиков», который фиксирует переговоры между членами экипажа и диалоги с диспетчерами, сохранился лучше. Правда, качество записи невысоко, но эксперты пообещали ее расшифровать. Между тем, МАК намекнул, что запись содержит некую информацию о внештатной ситуации на борту. По одной из неофициальных версий, пилот BAe мог находиться в алкогольном опьянении. Об этом сообщается вскользь, но по данным из окружения главы компании «С-эйр» - Ромашкин летел в столицу Белоруссии, чтобы покрутить в казино рулетку. Следовательно, можно предположить, что на борту самолета был праздничный.

Пил кто-то из пилотов или нет - это скажет белорусская прокуратура, возбудившая уголовное дело по части 3 статьи 314 УК (нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта). А специально созданная комиссия МАК пока не озвучила никаких предварительных выводов. Но, несмотря на это, поспешила лишить компанию права работать дальше.

- Следствие же в своих выводах будет основываться на заключении МАК, - заявил в конце прошлой недели заместитель белорусского транспортного прокурора Дмитрий Петкевич.

По его словам, «белорусская сторона пока не получала официальных документов от МАК по поводу состояния магнитной ленты с параметрами полета разбившегося под Минском российского самолета».

Касаясь хода следствия, Петкевич сообщил, что «уже допрошено достаточно большое количество свидетелей, и допросы продолжаются».

- Мы намерены обратиться к российским коллегам, чтобы они провели допросы лиц, которые находятся на территории России. Ни одна из версий катастрофы российского самолета не отпала, все они находятся в работе, - отметил Петкевич.

Туалеты за ширмой

Компания «С-эйр» была довольно известна в бизнес-авиации и базировалась, как и все VIP перевозчики в аэропорту Внуково-3. «С-эйр» выполняла чартерные рейсы самолетами, переоборудованными под бизнес-класс. Парк авиакомпании состоит из трех самолетов Як-42Д, одного Як-40, трех Ту-134 и четырех BAe-125-800 (British Aerospace), другое название Hawker. Услугами авиакомпании пользовались довольно известные люди.

Так, 2 апреля 2009 года Святейший Патриарх Московский и всея Руси Кирилл на Ту-134 компании «С-эйр» прибыл с визитом в Санкт-Петербургскую епархию (см. фото).

На интернет-блогах мы обнаружили лишь два отзыва об этой компании, но оба отрицательные.

05.08.2009, Гость:

«Самолеты все старые, убитые, летать на них опасно. Какие нафиг бизнес перевозки, если у них в бае биотуалеты стоят за ширмой, полный бред...»

03.09.2009, Гость:

«Компания полный отстой!!!!»

Вполне возможно, что это писали конкуренты.

Нашли мы и решение Арбитражного суда г. Москвы от 24 августа 2005 г. Дело N A40-31919/05-59-269, по которому с ЗАО «Авиакомпания «С-эйр» в пользу ФГУП «Нижнетагильский институт испытания металлов» требовалось взыскать 786 717 руб. 97 коп. Из них: 657 713 руб. 52 коп. задолженности, 114 779 руб. 52 коп. процентов за пользование чужими денежными средствами, 14 224 руб. 93 коп. расходов по уплате госпошлины.

Еще три компании лишились лицензий

Помимо «С-эйр», Росавиация приостановила действие сертификатов эксплуатанта еще у трех российских авиакомпаний:

«Былина» (зарегистрирована в городе Люберцы, Московская область), «Алания» (город Беслан, Северная Осетия), «Аэрофлот-Карго» (грузовая «дочка» «Аэрофлота»).

«Эти решения, - говорится в сообщении ведомства, - приняты в связи с выявленными фактами несоблюдения авиакомпаниями сертификационных требований, действующих в гражданской авиации РФ. У авиакомпаний «Былина» и «Алания» ограничения вступают в силу с 16 ноября 2009 года, у ЗАО «Аэрофлот-Карго» - с 1 декабря 2009 года».

Авиакомпания «Былина» основана в 1992 году и является одной из первых в России авиакомпаний, предоставляющих в аренду самолеты Як-40 класса «люкс».

Авиакомпания «Алания» основана в 1996 году и эксплуатировала самолеты Як-42.

Авиакомпания «Аэрофлот-Карго» зарегистрирована 19 апреля 2006 года, имеет свидетельство эксплуатанта от 18 октября 2006 года. Грузовой флот авиакомпании сейчас состоит из трех самолетов McDonnell Douglas MD-11F.

Источник: Свободная Пресса

В 2010 году Международный аэропорт Шереметьево введет в эксплуатацию новый бизнес терминал



Основные проблемы, сопровождающие деловую авиацию в Шереметьево – это отсутствие инфраструктуры, квалифицированных кадров и небольшие объемы.

Начиная с 2006 г. Международный аэропорт Шереметьево кардинально изменил ситуацию в отношении деловой авиации, создав дочернее предприятие, направленное на координацию и решение вопросов деловой авиации в аэропорту. Приоритетной задачей новой компании «Авиа Групп» было создание благоприятствующей обстановки и развитие инфраструктуры для увеличения объемов деловой авиации.

Основным – первым этапом стало возведение ангаров для технического обслуживания и хранения воздушных судов. Ангарный комплекс включил в себя полностью реконструированный ангар АНТЦ площадью 4500 кв.м. и новый ангар для хранения и технического обслуживания ВС ДА площадью 9500 кв м с пристройкой и предангарной площадью на 4 места стоянки. Здания оборудованы современными инженерными системами отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха; электрооборудования, электроосвещения, молниезащиты и заземления; автоматического пожаротушения; связи, радиоповещения, видеонаблюдения, охранной и пожарной сигнализации; а также системами водопровода и канализации. Следующим этапом стал проект по строительству бизнес терминала.

В настоящий момент завершается подготовка к началу строительства Терминала Деловой Авиации, рассчитанный на пропускную способность до 75 тыс. пассажиров в год, что позволит вывести пропускную способность Шереметьево в области деловой авиации на новый уровень, обеспечив при этом международные стандарты качества обслуживания. Бизнес-терминал будет отвечать высочайшему уровню сервиса: простор и комфорт обеспечат пассажирам удобное и приятное пребывание в центре в ожидании своего рейса.

Окончание строительства и ввод в эксплуатацию бизнес терминала планируется на конец 2010г. и станет завершающим этапом глобального расширения инфраструктуры Деловой авиации в Международном аэропорту Шереметьево.

Немного о новом терминале:


Основная концепция нового пассажирского терминала деловой авиации в аэропорту «Шереметьево» разработана специалистами ООО «Авиа Групп» совместно с российской проектно-строительной компанией в мае 2009г. Бизнес-терминал отвечает высочайшему уровню сервиса: простор и комфорт обеспечат пассажирам удобное и приятное пребывание в центре в ожидании своего рейса. Новый Терминал ООО «Авиа Групп» будет иметь общую площадь около 1500 кв.м. и пропускную способность до 75 000 пассажиров в год, что позволит выве-

сти пропускную способность Шереметьево в области деловой авиации на новый уровень, обеспечив при этом международные стандарты качества сервиса. В Терминале разместятся площади магазина беспошлинной торговли Duty Free, пункты государственных структур, серверные и служебные помещения. В Терминале ООО «Авиа Групп» предусмотрены:

- просторный зал на прилёт и на вылет;
- 2 VIP комнаты ожидания вылета;
- 2 VIP переговорных комнаты, оборудованных всем необходимым

для проведения переговоров, в том числе и wi-fi;

- бар с видом на взлётное поле.

На привокзальной площади будет расположена охраняемая автомобильная парковка на 50 машиномест, въезд и выезд с которой будет осуществляться через контрольно-пропускной пункт. Окончание строительства и ввод в эксплуатацию нового терминала Деловой Авиации планируется на вторую половину 2010года – начало 2011г. и станет завершающим этапом глобального расширения инфраструктуры Деловой авиации в Международном аэропорту Шереметьево. 

АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ

Gulfstream Aerospace успешно завершила первую серию тестовых полетов G650

25 ноября успехом завершился первый полет нового самолета Gulfstream G650 в международном аэропорте Savannah / Hilton Head в штате Джорджия. Лайнер пробыл в воздухе 12 минут, под управлением опытных летчиков-испытателей Джейка Говарда, Тома Хорна, а также бортинженера Билла Осборна – сообщает компания Gulfstream Aerospace.

В ходе испытаний пилоты опасались некоторых вибраций в механизме запертия дверей, однако никаких проблем это не причинило.

Представители компании заявили, что лайнер достиг высоты в 6600 футов и сумел развить скорость 170 узлов. Самолет вмещающий от 11 до 18 пассажиров обладает самой большой скоростью в своем классе – 0,925 Маха и дальностью 7000 морских миль на скорости 0,85 Маха.

Как анонсирует компания-производитель сертификация самолета планируется к 2011 году, а поставки на 2012.



Сегодня Gulfstream Aerospace, дочерняя компания General Dynamics представила принципиально новый самолет бизнес-класса: Gulfstream G650. Ультрагабаритный G650 со сверхбольшой дальностью полета устанавливает новый стандарт как в отношении цены, так и в отношении функциональности бизнес-джетов.

G650 вправе похвастаться рекордными показателями дальности полета и скорости, не говоря уже о самом широком в ряде моделей Gulfstream салоне и сверхсовременной кабине пилотов. Он способен преодолеть 13000 км на скорости M=0.85 или 9500 км на скорости M=0.90. Благодаря передовой аэродинамической компоновке G650 развивает максимальную скорость M=0.925, что делает его самым быстрым гражданским самолетом нашего времени. Самолет может подняться на максимальную высоту, равную 51,000 футам (предлагаю заменить на 15500 м), для полетов над воздушным трафиком и зонами неблагоприятных погодных условий.

«Это знаменательный период в истории Gulfstream», - говорит Джо Ломбардо (Joe Lombardo), президент Gulfstream Aerospace. -

«В течение 50 лет наша компания находилась в авангарде бизнес-авиации. И я не могу придумать лучшего способа отпраздновать наш юбилей, чем представить Gulfstream G650. G650, созданный при неограниченном вкладе со стороны наших заказчиков, которые являются членами консультативной группы передовых технологий, являющейся частью консультативной группы заказчиков, предлагает наиболее передовой набор оборудования пилотской кабины, созданный на основе новейших технологий, и самый широкий в бизнес-авиации выбор вариантов комплектации пассажирского салона. Летно-технические характеристики и эстетика этого воздушного судна поистине беспрецедентны».

Поставки G650 первым заказчикам запланированы на 2012 год. В соответствии с планом развития Gulfstream, компания планирует получить сертификат типа Федеральной авиационной администрации США (FAA) и валидацию типа Европейской организации безопасности полетов (EASA) в 2011 году.

Усовершенствованный салон

Самолет G650 обладает выдающимися показателями комфорта. До монтажа интерьера ширина кабины составляет 2,59 м, а высота - 1,95 м, что делает салон самолета самым большим среди воздушных судов бизнес-класса и создает такие преимущества, как дополнительное пространство для ног и головы, более просторные кухни, туалетные помещения, багажные отделения и зоны отдыха экипажа. Ширина кабины на уровне пола, равная 2,13 м, позволяет установить более удобные сиденья при увеличенном проходе между креслами и возможности установки трех кресел в ряд.

Салон G650 отличается высшей степенью удобства и функциональности. Благоприятный микроклимат с давлением, не превышающим 1500 м при эшелоне полета FL510 и 1100 м при эшелоне полета FL410, уменьшает дискомфорт от перелета и уста-

▶ **продолжение. Начало на стр. 8**

лость, поддерживает хорошее самочувствие и способствует продуктивной работе, а низкий уровень шума в салоне позволяет с одинаковым комфортом провести переговоры и просто расслабиться. Передовая система кондиционирования обеспечивает почти бесшумную работу. Туалетные помещения вентилируются отдельно. 16 новых иллюминаторов G650 размером 72 на 50 см являются самыми большими для самолетов подобного класса и создают естественное освещение, визуально увеличивая и без того просторный салон.

Благодаря философии проектирования кабины самолета Cabin Essential все основные системы салона G650 дублированы, таким образом неисправность одного из элементов не приведет к отказу системы и не скажется на функциональности пассажирского салона. Это означает, что смыв воды всегда работает, водоснабжение не прекращается, система развлечений функционирует.

Кабина PlaneView

G650 оснащен наиболее технологически совершенной кабиной PlaneView II, включающей, кроме прочего: четыре 14-дюймовых регулируемых жидкокристаллических дисплея, три стандартных планшета Plane Book; малогабаритный пульт управления; резервный многофункциональный дисплей, объединяющий функциональность основных дисплеев и запасных пилотажно-навигационных приборов; а также полностью автоматизированный, трехмерный сканирующий метеорологический радиолокатор с интегрированной базой данных о рельефах местности, что исключает малейшую возможность возникновения помех от земной поверхности.

Новейшие системы видения, установленные на G650, повышают ситуационную осведомленность и безопасность полета. Стандартный пакет включает в себя систему улучшенного видения Gulfstream Enhanced Vision System (EVS II), систему синтетического видения Synthetic Vision-Primary Flight Display (SV-PFD) и системой отображения полетных параметров на лобовом стекле HUD II. Gulfstream является первым оригинальным производителем, сертифицированным по правилам летной годности FAR-25, готовым предоставить своим заказчикам системы улучшенного и синтетического видения одновременно. Основными разработчиками систем Gulfstream являются Kollsman (EVS II), Honeywell (SV-PFD) и Rockwell Collins (HUD II).

Работая вместе, системы EVS II и SV-PFD предоставляют пило-



там высочайшую степень осведомленности о летной обстановке и максимально четкое отображение траектории полета вне зависимости от условий видимости за бортом. EVS проецирует дискретные изображения окружающей среды, снятые инфракрасной камерой (FLIR), расположенной в носу самолета, на лобовое стекло пилотской кабины с помощью системы HUD, в то время, как система SV-PFD отображает трехмерные цветные модели рельефа, построенные на основе базы данных усовершенствованной системы раннего предупреждения столкновения с землей (EGPWS) компании Honeywell.

«Новейшая авионика Gulfstream G650 дает эксплуатантам полноценную картину летной обстановки», - говорит Прес Хенне (Pres Henne), старший вице-президент Gulfstream по программам инжиниринга и испытаний. - «Однако преимущества G650 отнюдь не ограничиваются кабиной пилотов. Каждая деталь этого самолета была разработана, чтобы обеспечить безопас-

ность, надежность, комфорт, продуктивность и безупречность летно-технических характеристик».

Поскольку пилотская кабина G650 имеет тот же общий вид, что и кабина G550, ожидается, что аттестация пилотов на этот тип будет аналогична аттестации на GV и другие широкофюзеляжные самолеты Gulfstream, находящиеся в производстве, с минимальными отличиями.

Летно-технические характеристики

G650 оснащен новыми двигателями Rolls-Royce BR725 с взлетной тягой 16,100 фунтов. Двигатели BR725, произведенные компанией Rolls-Royce в Германии, оснащаются 50-дюймовым вентилятором с 24 стреловидными лопастями, обеспечивающими улучшенное течение воздуха по тракту двигателя, повышенную эффективность, а также сниженный уровень шума и выбросов.

▶ **продолжение на стр. 10**

АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ

▶ *продолжение. Начало на стр. 8*

G650 расходует столько же топлива, сколько и самолеты гораздо меньшего размера.

Благодаря BR725 в сочетании с новой, высокоэффективной системой реверса тяги и оптимизированной аэродинамикой крыла, G650 полностью соответствует современным сертификационным требованиям к длине разбега, демонстрирует великолепные взлетно-посадочные характеристики в условиях высокогорья и высоких температур, а также обеспечивает рекордную межконтинентальную дальность. Например, G650 может преодолеть 6,370 морских миль на пути из Дубая в Чикаго на 88 минут быстрее любого из существующих дальнемагистральных самолетов. Полет дальностью в 4,788 морских миль из Лос-Анджелеса в Лондон сокращается на 31 минуту, а 5932-мильное путешествие из Нью-Йорка в Токио - на 50 минут.

Надежные системы

G650 предлагает трех-координатную электро-дистанционную систему управления, среди преимуществ которой автоматическая стабилизация во всем диапазоне полетных режимов, повышенная надежность и сокращение времени ТО. Система явилась результатом масштабной программы испытаний Advanced Flight Controls, в рамках которой инженеры Gulfstream испытывали в полете передовую систему сигнализации и актуации на самолете GV. Результатом этих усилий явилось создание соответствующей самым строгим сертификационным требованиям резервированной электро-дистанционной системы управления с четырехкратно-резервированной компьютерной системой управления полетными параметрами, контролирующей работу всех поверхностей управления. Помимо этого, система включает независимую резервную систему управления полетными параметрами, гарантирующую дополнительный уровень безопасности.

Надежные элементы электросистемы G650 включают только многократно испытанные элементы. Два интегрированных генератора (40 кВА), генератор ВСУ (40 кВА) и воздушная турбина (15 кВА) обеспечивают превосходную энергоемкость, бесперебойную подачу электроэнергии и дополнительное резервирование для безопасной и надежной эксплуатации самолета.

100% топлива - что составляет 44200 фунтов - хранятся в крыльях самолета. Система возврата нагретого топлива позаимствована у G550 и дополнена системой контроля количества топлива (FQMS), созданной на основе принципа распределенной архитектуры. Уровень резервирования системы позволяет контролировать количество топлива даже в случае отказа

какого-либо сенсора. В дополнение, система дозаправки с электронным управлением автоматически перенастраивается таким образом, чтобы обеспечить заправку, максимально согласующуюся с температурой топлива.

Чтобы обеспечить стабильное функционирование бортового оборудования, на G650 внедрена Gulfstream PlaneConnect - система сбора данных, автоматически передающая информацию о техническом обслуживании самолета в отдел эксплуатации воздушных судов заказчика, с возможностью направить копию данных в отдел технического обслуживания Gulfstream. Анализ этих данных дает четкое представление о состоянии всех систем и обеспечивает значительное сокращение времени, необходимого на предполетную подготовку. Благодаря значительному повышению надежности всех систем показатель наработки на отказ нового воздушного судна превосходит все ожидания. G650 способен подниматься в воздух именно тогда, когда это необходимо заказчику. Интервал между периодическим обслуживанием составит 600 часов.

Производство

Фюзеляж G650 спроектирован в новой концепции, при его производстве используются самые современные технологии, включая клее-сварное соединение панелей, высокоточные механическую обработку и сборку. Новые технологии не только повышают качество сборки, но и сокращают время на производство и потребность в поставке большого числа частей на производство. Так, новый иллюминатор G650 на 16% больше предшественников, однако при его производстве используется на 78% меньше деталей, что сокращает время сборки на 57%. Отлаженный производственный цикл также требует гораздо меньших энергозатрат.


G650 будет производиться на недавно открытом заводе Gulfstream в Саванне, мощности которого занимают общую площадь в 308,000 квадратных футов.

Очевидно, что принципиально новый флагманский самолет Gulfstream G650 представляет собой единственный в своем роде, высокотехнологичный, сверхсовременный воздушный офис, обладающий характеристиками, которые, несомненно, не имеют себе равных: рекордная дальность полета, высочайшая скорость и технологически совершенные системы. «Поразительно, какой долгий путь мы прошли с момента, когда про-



тотип первого Gulfstream I поднялся в небо. Мы были лидерами тогда, являемся ими и сейчас. С помощью наших клиентов, благодаря поддержке наших подразделений и мастерству наших специалистов мы продолжим создавать историю авиации, разрабатывая передовые технологии, неизменно производящие революцию в производстве бизнес-джетов», - говорит Ломбардо.

Характеристики

Дальность полета (км)	12964
Крейсерская скорость (км/ч)	904
Максимальный взлетный вес (кг)	45178
Высота салона (м)	1.95
Ширина салона (м)	2.24
Длина салона (м)	16.33
Высота самолета (м)	7.71
Длина самолета (м)	30.41
Размах крыла (м)	30.36
Максимальное число пассажиров	11 

Маленькие шаги большого Китая

Мировые производители самолетов и чартерные компании сегмента бизнес авиации давно смотрят на азиатский рынок частной и деловой авиации, как наиболее перспективный. Этот интерес вызван огромным потенциалом нереализованного спроса, прежде всего в Китае. К концу прошлого месяца в Китае было зарегистрировано всего лишь 30 бизнес-джетов, для сравнения в Соединенных Штатах их количество составляет 18 000.

Согласно аналитикам, до 2020 года, на рынке бизнес – авиации Китая, ожидается рост на 40 % ежегодно.

Плюсы и минусы

Тем не менее, внесенные коррективы в авиационные правила полетов в Китае является обнадеживающим фактором для, хотя медленного, но роста бизнес перевозок.

В настоящее время, за исключением назначенных коммерческих маршрутов, воздушное пространство над материковой частью Китая находится под военной юрисдикцией. В соответствии с действующими нормами, частные самолеты должны подать заявку на выполнение рейсов, по крайней, за день до вылета. На практике, однако, операторы говорят, что время, необходимое для получения разрешения на полеты постепенно сокращается, и зачастую занимает всего лишь несколько часов.

Согласно опубликованному недавно докладу MorganStanley, правительство Китая планирует сделать реальные шаги для развития бизнес авиации в стране. Прежде всего, это касается возможного снижения налога на добавленную стоимость для самолетов бизнес сегмента с 17 до 6 процентов, начиная с середины следующего года. Те не менее подробной информации о сроках введения новых ставок на данный момент нет

Сразу же после публикации доклада китайский рынок моментально отреагировал на возможные изменения предварительными заказами на самолеты Luxury класса включая пять новых Gulfstream G650/G550S.

Однако основные игроки рынка, прежде всего авиапроизводители скептически относятся к возможным нововведениям.

Джейсон Ляо, заместитель председателя Азиатской ассоциации деловой авиации и директор по продажам Bombardier в Китае, считает, что доклад MorganStanley и выводы из него являются преждевременными.



«Действительно в последнее время были некоторые дискуссии по вопросу снижения налога, однако окончательное решение еще не принято», сказал г-н Ляо. «Государственная администрация гражданской авиации Китая (C.A.A.C.) провела ряд исследований и подготовила доклад в правительство еще в конце прошлого года с просьбой уменьшить налог. Но на данный момент данный законопроект находится на согласовании и, какова будет его судьба пока неизвестно», - отметил г-н Ляо.

Дуг Оливер, директор по корпоративным коммуникациям Cessna Aircraft, также выразил сомнения. «В настоящее время мы слышим только призывы к переменам и нечего конкретного»,

Аналитик MorganStanley г-жа Вуд: «Недавно мы провели переговоры с китайскими авиационными властями и основными производителями авиационной техники для стимуляции роста бизнес авиации в Китае». «Есть многочисленные проблемы и препятствия нормативного характера, однако, это не самое главное».

Основная проблема заключается, прежде всего, в создании инфраструктуры на подобие американской или европейской. Это может занять несколько.

В Китайских аэропортах, а их более 150, зачастую отсутствуют специализируемые аэропорты для обслуживания самолетов деловой авиации, многие модели самолетов не сертифицированы для полетов крупные аэропорты. Также отсутствует система подготовки пилотов и многие другие факторы, которые реально сдерживают рост бизнес перевозок в стране. Китай уже инвестировал в прошлом году 80 млн. юаней в инфраструктуру для обслуживания бизнес - авиации в Шанхае. К 2010 году, аэропорты Шанхая будут в состоянии принимать и обслуживать 3 000 - 4 000 бизнес – лайнеров ежегодно. Исключением, пожалуй является Шанхай. Китай уже инвестировал в прошлом году 80 млн. юаней в инфраструктуру для обслуживания бизнес - авиации в Шанхае. К 2010 году, аэропорты Шанхая будут в состоянии принимать и обслуживать 3 000 - 4 000 бизнес – лайнеров ежегодно. К примеру, в Московском авиа узле ежедневно обслуживается порядка 850 рейсов.

По мнению аналитиков, если в ближайшее время нормативные препятствия будут преодолены, а инфраструктура будет соответствовать международным стандартам, то перспектива развития рынка будет выглядеть достаточно оптимистично.

Кстати, согласно последнему рейтингу журнала Forbes, опубликованному в октябре 2009 года, количество богатейших людей

Китая за последний год выросло на 30 процентов. Многие из них для ведения бизнеса пользуются бизнес авиацией. Количество бизнесменом пересевших с регулярных рейсов на корпоративные или частные самолеты увеличилось на 20 процентов, несмотря на глобальный кризис, отмечают аналитики Forbes.

«Поскольку Китай является одним из самых быстрорастущих экономик мира, наряду с Бразилией, Россией и Индией, нет никаких сомнений в ближайшем ослаблении ограничений и требований при продажах самолетов и вертолетов бизнес класса, считает Ларри Флинн, старший вице-президент по маркетингу и продажам Gulfstream Aerospace.

На многие вопросы можно будет получить ответы уже в январе 2010 года. В китайском Hangzhou открывается выставка JetExpo, основной задачей которой будет стремление к преодолению разрыва между авиационными властями и потребителями услуг. Организаторы выставки ожидают более 100 участников и от 4000 до 6000 посетителей в течение трех дней выставки.


В течение следующих 10 лет, частный парк воздушных судов в Китае, скорее всего, может показать один из самых высоких темпов роста в мире, считает г-н Ляо. По его прогнозу в течении 2010 – 2014 годов 480 частных и корпоративных самолетов будет поставлено в Азию и Австралию, 300 из которых в Китай», отметил г-н Ляо.

С ним согласна и г-жа Вуд, из MorganStanley, считая, что число количество бизнес-джетов в Китае может возрасти примерно со 100 данный момент до 1000 в течение ближайших восьми лет.

«Без сомнений Китай является очень динамичным и ключевым рынком для Bombardier», отмечает г-н Ляо. «На данный момент в стране эксплуатируется более 20 самолетов, а доля на рынке превышает 25 процентов во всем Азиатско-Тихоокеанском регионе».

Хотя китайские власти уже начали начали вести в действие основных средств, необходимых бизнес-джет операторов и их клиентов, и в настоящее время 150 коммерческих аэропортов в Китае, многое еще предстоит сделать.

«Инфраструктура, безусловно, важна для успеха бизнес-авиации в любом регионе. И Китай определенно должен модернизировать существующую инфраструктуру», размышляет г-н Флинн, «На данный момент Китай имеют ряд аэропортов соответствующие международным стандартам, но их катастрофически мало. Это является тормозом для будущего роста», добавляет он.

А по мнению г-на Ляо, основной проблемой также является быстрое получения разрешения на полеты, которое будет иметь решающее значение для роста перевозок. «Клиенты, прежде всего, хотят иметь возможность взлета и посадки в удобное для них время. Это действительно преимущество бизнес-самолета», сказал он. 

АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ

JET ALLIANCE ПОКУПАЕТ 51% «АЭРОФЛОТ ПЛЮС»

Тендерный комитет «Аэрофлота» определил покупателя контрольного пакета акций оператора дочерней авиакомпании «Аэрофлот плюс». Будущим владельцем 51% акций перевозчика станет австрийская компания Jet Alliance, один из крупнейших европейских операторов бизнес-джетов.

Как сообщает РБК daily, сумма сделки составит \$2 млн.

В настоящий момент парк воздушных судов «Аэрофлот-плюс» состоит из трех Ту-134 и двух Як-42.

«Ведомости» сообщают, что 2008 год компания закончила с чистым убытком в 41,5 млн рублей. Ожидается, что 2009 год компания закончит с убытком в 10,6 млн руб. Неутешительные результаты компании «Аэрофлот плюс» связываются с общим ухудшением ситуации на рынке российской деловой авиации.

Новый инвестор компании планирует вложить в проект \$700 000, бесплатно предоставить в операционный лизинг два самолета Cessna (что даст «Аэрофлоту плюс» экономию в \$9 млн), сообщают «Ведомости». По плану Jet Alliance через семь лет во флоте «Аэрофлота плюс» будет 30 лайнеров в доверительном управлении. В свою очередь «Аэрофлот» должен инвестировать в компанию \$1,9 млн и реструктурировать долг в 74 млн руб. на шесть лет. Ожидается, что совместный проект окупится через три года.


Для того чтобы покупка соответствовала российскому законодательству, напрямую Jet Alliance будет владеть только 49% акций, а 2% будут принадлежать специально созданному российскому юридическому лицу. Проект будет развиваться на базе



делового терминала в Шереметьево, который является базовым для «Аэрофлот-плюс».

Ранее сообщалось, что на контрольный пакет акций «Аэрофлот плюс» также претендовала российская компания «Бест Джетс», специализирующаяся на услугах в сфере деловой авиации.

Сейчас, вероятно, рано еще прогнозировать, каким образом сделка может сказаться на будущем «Аэрофлот Плюс». Но уже точно можно сказать, что для рынка российской деловой авиации это исто-

рическое событие. Впервые российская компания из сегмента бизнес-первозок привлекла крупного зарубежного стратегического инвестора. Для многих игроков рынка, в том числе и лидеров, это стало бы хорошей возможностью выхода из тяжелой кризисной ситуации. Однако сейчас большинство компаний сегмента просто не готовы к привлечению зарубежных стратегических инвесторов. Только единицы являются «белыми» организациями и могут предоставить финансовую отчетность по международным стандартам. А это является главным условием для начала переговоров с любым западным инвестором. 

LifeStyle

Global Express XRS для глобальных решений

Одной из тех самых компаний стала известная канадская Bombardier. В России эта компания почему-то наиболее популярна как производитель снегоходов; кто-то, возможно, упомянет еще и небольшие вертолеты той же компании, которые охотно покупают члены частных аэроклубов. Тем не менее, как водится, это лишь крохотная верхушка айсберга. Bombardier – это один из ведущих мировых производителей инновационных транспортных решений. Компания разрабатывает и строит в том числе и региональные самолеты – и, конечно же, бизнес-джеты. В мировом рейтинге авиапроизводителей Bombardier прочно удерживает третье место, сразу за компаниями Boeing и Airbus.

Экспресс! Еще экспресс!

В 1999 году компания Bombardier начала продажи флагмана дальнемагистральной бизнес-авиации – самолета Global Express. Фантастический уровень комфортабельности этого самолета накануне наступления нового тысячелетия казался просто невероятным. Судите сами: без малого 15-метровый салон класса люкс готов принять от 9 до 18 пассажиров в свои бесшумные кожаные объятия, и перенести счастливых на расстояние до 10 тысяч километров со скоростью 900 километров в час! Высота салона – 1,91 метра, так что придется поискать по-настоящему высокого пассажира, который не сможет передвигаться по самолету в полный рост. Ширина салона также впечатляет – 2,49 метра. Кстати, в салоне специалисты Bombardier заботливо предусмотрели отдельные зоны для отдыха и переговоров. Отделанные деревом переборки, мягкие ковры на полу, уютное освещение, багажный отсек объемом 10 кубических футов со свободным доступом в полете, массивные кресла – всё располагает к комфортному времяпрепровождению. Стоимость этого самолета в стандартной комплектации составляет порядка 43 миллионов долларов – не очень много для, в общем-то, немаленького бизнес-джета: длина самолета 30,3 метра, а размах крыльев – 28,5 метров.

Успех самолета – такого большого, быстрого и комфортно – оказался великолепным. С момента запуска модели было построено порядка 150 лайнеров Global Express. Именно Global Express положил начало семейству Global в гамме самолетов Bombardier – семейству исключительных самолетов в наилучшем смысле этого слова. Совершенные бизнес-джеты, они превосходят всех своих конкурентов по притягательной красоте, и дают им заметную фору по техническим характеристикам. Семейство Global как будто создано, чтобы подарить сильному миру сего еще одну возможность для новых встреч на высшем уровне. Это самолеты, построенные на стыке передовых технологий и элегантного дизайна, воплощение грации и мощи.

Новый флагман

16 января 2005 года компания Bombardier впервые подняла в воздух новейший флагман семейства Global – Global Express XRS. Он сохранил и приумножил все лучшие черты семейства: сочетание комфорта и выдающихся характеристик. Это самый



роскошный, самый совершенный бизнес-джет, построенный за всю историю деловой авиации. Он следует желаниям самых искушенных и взыскательных путешественников без компромиссов. Являясь прямым наследником Global Express, он вновь поднимает планку, предлагая еще более высокий уровень комфорта, выдающиеся эксплуатационные качества и совершенные технологии. Ни один самолет в этом классе не унесет вас так далеко и так быстро. Удивительным образом балансируя между комфортом, скоростью и дальностью полета, Bombardier Global Express XRS является по-настоящему эффективным средством передвижения для современного лидера.

продолжение на стр. 14

▶ *продолжение. Начало на стр. 12-13*

Инновации

Рассказывая о Bombardier Global Express XRS, невозможно избежать небольшого экскурса в технологические инновации, использованные при постройке этого самолета. Уже в стандартной комплектации он оснащен системой Bombardier Enhanced Vision System (BEVS), которая снижает риск столкновения с землей, делает посадки мягкими, помогает пилотам более тонко и чутко воспринимать самолет в различных условиях.

Кстати, эту же систему теперь можно установить и на старый Global Express – но только как опциональную.

Дальность полета возросла благодаря дополнительному 675-килограммовому топливному баку, установленному на стыке крыла и фюзеляжа. Теперь дальность полета составляет до 11390 километров. Этого достаточно, например, чтобы сделать беспосадочный перелет из Лос-Анджелеса в Лондон или в Токио. А если дозаправка всё же потребуется – в Bombardier Global Express XRS задействована еще одна инновационная технологическая концепция: на земле его можно полностью заправить примерно за 15 минут! Данный результат – абсолютный рекорд для самолетов такого класса. «Даже с увеличенной топливной нагрузкой, ясно, что Global Express XRS показал те же экстраординарные управляемость и аэродинамические характеристики, что и его предшественник Global Express – лучший бизнес-джет в мире, на котором мне довелось летать», отметил капитан Мэнни Гарифалакис, менеджер подразделения Bombardier flight operations, командир воздушного судна с 29-летним стажем, первым поднявший самолет в воздух.

По сравнению с предшественником выросла и максимальная скорость – теперь она составляет 950 километров в час при максимальной высоте полета 15545 метров. Это значит, что полет из Франкфурта в Пекин займет примерно 8 часов 41 минуту, а из Москвы в Токио – 8 часов 22 минуты.

Крейсерскую высоту полета в 13100 метров самолет набирает порядка получаса. Причем, для пассажиров процесс происходит практически бесшумно, благодаря применению новейших звукоизоляционных материалов.

На борту установлены системы радиосвязи Rockwell Collins, которые позволяют экипажу поддерживать связь в VHF и HF-диапазонах. Навигационный блок содержит инерциальную систему с трехосным лазерным гироскопом, традиционную уже систему глобального позиционирования GPS и регистратор пройденного пути. В целях безопасности машина так же оснащена регистратором полетных данных Honeywell – он также фиксирует все переговоры в кабине пилотов. Та же компания



Honeywell произвела и блок спутниковых коммуникаций для Bombardier Global Express XRS – спутниковая антенна находится на пике киля самолета. Еще одно приятное дополнение от Honeywell – погодный радиолокатор Primus с цветным дисплеем. И, наконец, отмечу способность Bombardier Global Express XRS взлетать с сильно разогретых взлетно-посадочных полос, а так же – со взлетно-посадочных полос, расположенных на большой высоте над уровнем моря, с полностью убранными закрылками.

Комфорт и безопасность

В самолете с комфортом всё так же могут разместиться от 8 до 19 человек. Салон разделен на три отсека, и каждый из них по роскоши и комфорту может сравниться с лучшими отелями мира. Каждая деталь интерьера выполнена с исключительным вкусом, и при этом отвечает физиологическим потребностям и самым взыскательным эстетическим запросам. Дизайнеры и ведущие специалисты Bombardier продемонстрировали их уникальные способности к созданию интерьеров. Отлично обставленная каюта в носовой части, роскошный и величественный центральный кабинет, специально предназначенный для конференций, и оснащенный высокоскоростной системой приема и передачи данных, просторная кухня и соответствующая назначению зона отдыха экипажа, которая сместилась в правую часть самолета, заняв часть первого отсека – ничто не было упущено. Даже багажный отсек прибавил в объеме до 15 кубических футов. Запас провизии, размещаемый на самолете, позволяет с комфортом выполнять даже 12-часовые перелеты.

Кроме того, в салоне XRS 27 иллюминаторов на два больше, чем было в оригинальном салоне Bombardier Global Express. Обзор из иллюминаторов также улучшился, и свет извне теперь еще

больше проникает в роскошный салон. А для тех, кто предпочитает яркому небесному солнцу электрическое освещение, салон освещается практичными диодными светильниками с мягким и уютным свечением. Кстати, о свете: в стандартной комплектации на самолет устанавливается так называемая EVS, система Enhanced Vision System второго поколения. Это инфракрасный сенсор, который обеспечивает приемлемый обзор в условиях плохой видимости, упрощает маневрирование и посадку.

Также в целях обеспечения высочайшего уровня безопасности Bombardier Global Express XRS оснащен системой Central Aircraft Information Maintenance System (CAIMS). Это современная система контроля, поиска и диагностики неисправностей, интегрированная с большей частью систем самолета. Она работает и на земле, и в воздухе: в случае появления любой неисправности система помогает локализовать ее и минимизировать абсолютно любые негативные последствия, а так же сэкономить время для быстрого ремонта на земле. Самолет сертифицирован в Северной Америке (транспортной инспекцией Канады и FAA) и в Европе (такими организациями, как JAA и LBA).

Счастливые владельцы

Неудивительно, что именно этот лайнер выбрала для своих самых взыскательных клиентов компания London Air Services – ведущий чартерный оператор в Ванкувере, Канада. 15 июня 2006 года LAS подписали контракт о покупке Bombardier Global Express XRS. Самолет будет выполнять межконтинентальные перелеты, соединяя Северную Америку и Северную Азию. Осно-



▶ *окончание на стр. 15*

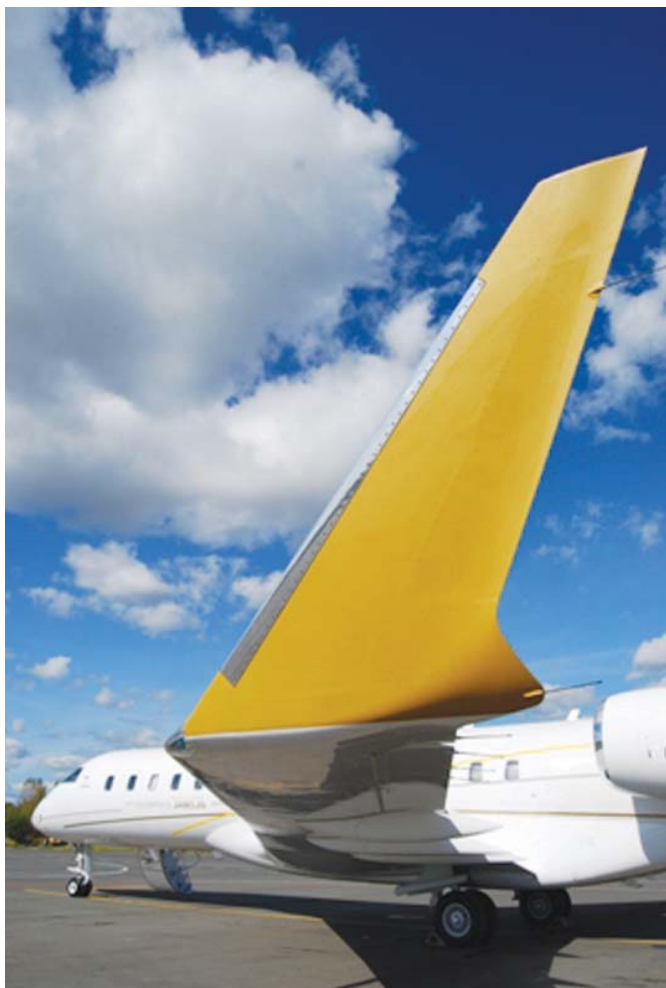
◀ *продолжение. Начало на стр. 12-14*

перелеты приятными для наших самых притязательных клиентов». В ответ Питер Ликорэй, директор по продажам Bombardier Business Aircraft в Канаде, сказал: «К настоящему моменту, London Air Services приобрели семь летательных аппаратов Bombardier, и мы гордимся, будучи частью впечатляющего роста их бизнеса. Безусловно, самолеты Bombardier останутся лучшим выбором, который отвечает всем запросам их клиентов».

Ценовой вопрос

Сколько стоит это сочетание мощи и грации? Отличный вопрос. Лучшим ответом здесь будет повторение известной притчи про яхту: если вы хотите знать цену – значит, вы не можете себе позволить такую покупку. Однако, у Bombardier Global Express XRS есть совершенно осязаемая цена: порядка 45,5

миллионов долларов за типовую конфигурацию самолета. Президент Bombardier Business Aircraft Питер Эдвардс сказал следующее: «XRS отлично подходит хай-энд сегменту рынка бизнес-джетов, который мало подвержен влиянию экономики, в отличие от лоу-энд сегмента». Здесь же он добавил, что XRS «в свое время», вероятно, заменит старый Global Express. Для сравнения: цена обычного Bombardier Global Express составляет порядка 43,3 миллиона долларов. Интересно, что одним из первых владельцев XRS стала Российская компания «Транснефть». Пожалуй, именно здесь придется к месту слова Сергея Григорьева, вице-президента компании: «Мы впечатлены великолепным салоном, выдающимися характеристиками и изысканностью нового Global Express XRS. Впечатляющие дальность полета и комфорт полностью удовлетворяют нашим требованиям к региональным и международным перелетам.»



миллионов долларов за типовую конфигурацию самолета. Президент Bombardier Business Aircraft Питер Эдвардс сказал следующее: «XRS отлично подходит хай-энд сегменту рынка бизнес-джетов, который мало подвержен влиянию экономики, в отличие от лоу-энд сегмента». Здесь же он добавил, что XRS «в свое время», вероятно, заменит старый Global Express. Для сравнения: цена обычного Bombardier Global Express составляет порядка 43,3 миллиона долларов. Интересно, что одним из первых владельцев XRS стала Российская компания «Транснефть». Пожалуй, именно здесь придется к месту слова Сергея Григорьева, вице-президента компании: «Мы впечатлены великолепным салоном, выдающимися характеристиками и изысканностью нового Global Express XRS. Впечатляющие дальность полета и комфорт полностью удовлетворяют нашим требованиям к региональным и международным перелетам.»

данные в 1999 году, LAS до настоящего момента использовали супер-легкие бизнес-джеты Bombardier Learjet 45 и два самолета Bombardier Challenger 604.

«Высокоскоростные характеристики самолета Global Express XRS при большой дальности полета позволят нам установить безостановочное авиасообщение между Ванкувером и Гонконгом – а это очень привлекательно для наших клиентов», сказал Вайн Пауэлл, президент и CEO компании London Air Services. – «Более того, впечатляющие размеры, комфорт и современное технологическое оборудование его салона предоставляют наилучшую атмосферу для работы и отдыха, что сделает самые длительные



Учредитель
ООО Экспо Тэк Групп

контакты +7 495 988 86 45 Редакция не несет ответственности за информацию,
editor@bizavnews.ru размещенную в рекламных материалах

www.BizavNews.ru