



Неделя трагедий, неделя надежд.

Эта неделя запомнится многим как черная дата в истории современной российской авиации. Упал SSJ, рухнули надежды, погибли прекрасные летчики. Конечно во всех аспектах катастрофы должны, и разберутся, специалисты, но понятно одно - Россия вновь оказалась главным ньюсмейкером для злых западных СМИ. Ведь когда падает Airbus или Boeing (а катастрофы новых самолетов были и у этих производителей) со страниц средств массовой ин-

формации мы слышим лишь соболезнования. И ни кто ни когда не хоронит проект, а в случаи с нашим SSJ ситуация прямо противоположная. И очень жаль, что катастрофа произошла именно в великий праздник - День Победы, когда вся страна отдает дань павшим в ужасной войне.

Однако жизнь продолжается и уже завтра откроет свои двери для бизнес-авиации выставочный комплекс PalExpo. А это значит, что начнет работу очередной форум EBACE. Примечательно, что в этот раз российский десант компаний действительно внушительный. Так, что с нетерпением будем ждать вестей из Женевы и надеемся, что российские компании смогут достойно представить Россию на европейских смотрах.



Внуково-3 in Top

Крупнейший российский аэропорт по обслуживанию рейсов бизнес-авиации Внуково-3 продолжает лидировать среди европейских аэропортов по количеству запросов на выполнение рейсов

стр. 12



Позитива нет

10 мая 2012 года Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) выпустила отчет о поставках и доходах авиастроителей в первом квартале 2012 года. Общемировые поставки самолетов упали на 2,1%

стр. 13



В ожидании нового

Накануне европейской выставки деловой авиации, аналитическая компания Teal Group оценила разработки и перспективы основных производителей самолетов авиации общего назначения

стр. 14



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +3,38%; индекс стоимости: +0,54%

стр. 18



АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

Небольшим аэродромам дадут “зеленый свет”

Минтранс РФ **разработал проект** федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации, которые позволят не сертифицировать аэродромы, используемые для коммерческих авиаперевозок на самолетах с количеством посадочных мест менее 20».

В настоящее время все аэродромы подлежат обязательной сертификации. Данный проект федерального закона должен быть подписан президентом РФ. В соответствии с проектом, обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, подлежат: аэродромы, используемые для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах с количеством посадочных мест для пассажиров более 20, а также аэродромы, открытые для международных полетов

гражданских воздушных судов», - говорится в проекте.

Обязательной сертификации также подлежат гражданские воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты и бортовое оборудование гражданских воздушных судов, используемые для осуществления коммерческих воздушных перевозок. Сертификат выдается на основании подтверждения соответствия физического лица, юридического лица требованиям федеральных авиационных правил. Процедуры подтверждения соответствия физических, юридических лиц требованиям федеральных авиационных правил, формы сертификатов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации, отмечается в законопроекте.

Источник: AEX.ru




Jet Port Charters

AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации

Медицинская авиация
Организация VIP залов

г. Москва, Боровское шоссе, д. 1,
Центр Бизнес-Авиации, оф. 216,
+7(495) 662-8-662, e-mail: sales@jetport.aero, www.jetport.ru

 Jet Port
  Jet Port East
  Jet Port South
  Jet Port Region

Нашелся владелец Пулково-2

В апреле компания «Авиа групп норд» приобрела центральное здание терминала «Пулково-2», со-общал [сайт ato.ru](http://сайт.ato.ru) со ссылкой на представителя «Авиа групп норд» Юлию Рогинскую. В нем разместится терминал бизнес-авиации. Он будет введен в эксплуатацию в ноябре 2012 г.

«Авиа групп норд» контролируется структурами совладельца Gunvor Геннадия Тимченко, сообщил «Ведомостям» бывший топ-менеджер аэропорта. «Пулково-2» превратится в терминал бизнес-авиации, говорит он. Представитель Тимченко подтвердил, что нефтетрейдер владеет 70% «Авиа групп норд» через кипрскую 3Unidream Holdings.

Это не первый авиационный актив бизнесмена. В «Шереметьево» он тоже контролирует терминал бизнес-авиации. Там ему принадлежит 74%, добавил представитель Тимченко.



Партнер Тимченко по питерскому авиапроекту — другой старый знакомый премьер-министра Владимира Путина — Николай Шамалов. Он — единственный владелец ООО «Ногата». Ей, в свою очередь, согласно СПАРК принадлежит 30% «Авиа групп норд». Шамалов известен по истории со строительством «дворца для Путина» под Геленджиком стоимостью около \$1 млрд.

Стоимость строительства бизнес-терминала в «Шереметьево» составила 500 млн руб. (12,5 млн евро), говорили сотрудники аэропорта. Петербургский проект обойдется Тимченко и Шамалову дороже — не менее чем в 30 млн евро, посчитал топ-менеджер аэропорта.

Но инвестиции «Авиа групп норд» этим не ограничиваются. Кроме терминала владельцы уже вложились в ангарные помещения и техцентр, которые приобрели у базового перевозчика «Пулково» — авиакомпании «Россия». «Авиа групп норд» строит еще и новый ангар, говорит бывший топ-менеджер «Пулково» и подтверждает Рогинская. Кроме бизнес-терминалов у Тимченко есть еще один авиационный бизнес-актив — финская авиакомпания Airfix Aviation, напоминает бывший топ-менеджер «Пулково».

Само здание «Пулково-2», ранее принадлежавшее ОАО «Аэропорт «Пулково», и в 2011 году, как следует из отчетности компании, было продано за 200,6 млн рублей. Сделка по продаже была одобрена советом директоров компании в апреле 2011 года. Здание продано в долевую собственность ООО «Авиа групп норд» (99%) и ООО «Воздушные ворота северной столицы» (10%).



ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

5-я международная конференция
4 июня 2012 года, Москва, отель InterContinental

Форум деловой авиации — основная дискуссионная площадка для операторов деловой авиации, производителей деловых ВС, аэропортов и хэндлинговых компаний, представителей государственных органов.

В программе конференции:

- Состояние российского рынка деловой авиации глазами экспертов и производителей авиатехники;
- Влияние программы торговли квотами на выбросы (ETS) на развитие рынка бизнес-авиации;
- Модернизация инфраструктуры и роль деловой авиации в транспортном обеспечении международных спортивных мероприятий в России;
- Роль корпоративной авиации в развитии крупных компаний и экономик отдельных регионов.

ОРГАНИЗАТОР
ATO EVENTS

ПРИ УЧАСТИИ
АЭВТ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕДИАПАРТНЕР
**АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ**
ATO.RU

МЕДИАПОДДЕРЖКА
Aviation Explorer
AVIA.RU
АЭВТОПОРТ
Russia & CIS Observer

За дополнительной информацией обращайтесь:
(495) 626-53-29, events@ato.ru, www.events.ato.ru

Могут уйти в прошлое

Hawker Beechcraft рассматривает возможность прекращения производства самолетов Premier, Hawker 900 и Hawker 4000, сообщает Corporate Jet Investor. Это один из возможных вариантов развития ситуации в рамках дела о добровольном банкротстве компании по Главе 11.

Американский производитель 3 мая 2012 года подал заявление о добровольном банкротстве в суд Южного округа Нью Йорка. На следующий день суд одобрил финансирование операционной деятельности компании в рамках договоренностей с кредиторами о реструктуризации.

В дальнейших судебных разбирательствах по возможным путям реструктуризации компании, генеральный директор Hawker Beechcraft Стив Миллер предложил три варианта. Одним из них является прекращение производства основных реактивных самолетов линейки Hawker.

По данным GAMA, в 2011 году компания выпустила 11 самолетов Premier IA, 22 Hawker 900XP и 10 Hawker 4000. А всего реактивных самолетов в прошлом году было выпущено 52 единицы. В то время как поршневых и турбовинтовых поставлено 146 самолетов. В прошлом году Hawker Beechcraft заморозил разработку нового Hawker 200 (замена Premier IA), а в конце 2010 года прекратил производство Hawker 400XP.

Независимо от того, какой вариант будет выбран, компания надеется завершить рассмотрение дела по Главе 11 до декабря 2012 года.

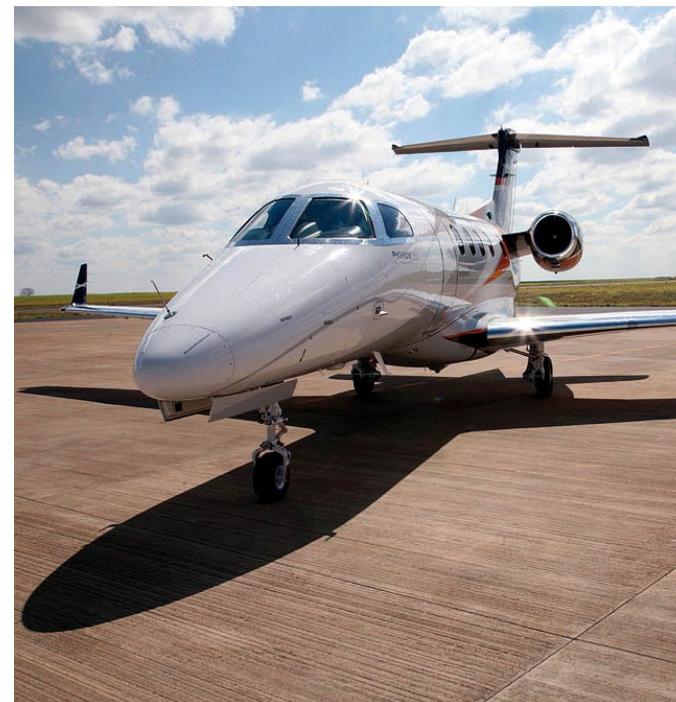
Phenom 100 налетал 100 тысяч часов

После четырехлетней эксплуатации первенец сегмента VLJ бразильского производителя налетал первые 100000 часов. Представители компании не скрывают свою радость. «Теперь Phenom 100 действительно стал конкурентноспособным в своем классе и имеет все шансы укрепиться на новых для себя рынках. Тем более, что эта цифра была достигнута в столь короткий промежуток времени», - комментируют в Embraer.

В настоящее время клиентам поставлено 240 самолетов Phenom 100, а также созданы восемь центров технической поддержки. Самолет смог удовлетворить требованиям самых разных категорий клиентов, от руководителей небольших компаний, до частных пилотов и летных школ.

Самолет EMB-500 Phenom 100 впервые поднялся в небо 26 июля 2007 года. В 2008 году Национальное агентство гражданской авиации Бразилии выдало сертификат типа этому бизнес-джету. «В 2005 г. мы обещали построить революционный самолет с превосходным пассажирским салоном, прекрасными летными качествами и низкими эксплуатационными расходами. Сегодня эта цель достигнута», - заявил вице-президента компании Луис Карлос Аффонсо.

От начала проектирования самолета Phenom 100 до вручения сертификата прошло менее четырех лет. В начале проектирования расчетная максимальная дальность полета Phenom 100 составляла 2148 км, во время сертификационных испытаний была получена дальность в 2182 км с 4 пассажирами и резервами топлива по NBAA IFR. Для взлета при максимальном взлетном весе самолету требуется полоса длиной 953 м, а в расчетах фигурировала величина 1037



м. Скороподъемность при повышенных температурах окружающей среды также превзошла расчетные значения. Посадочная дистанция по результатам сертификационных испытаний составляет 823 м, что на 92 м меньше расчетной величины.

Оснащенный двумя двигателями PW617F-E, Phenom 100 по топливной эффективности также превзошел расчетные значения, на 3,6% на длинных маршрутах. Истинная воздушная скорость также оказалась выше расчетной. Самолет сертифицирован без ограничений, он способен летать днем и ночью, в условиях обледенения. По уровню шума Phenom 100 соответствует требованиям Главы IV ICAO.

Эстонцы приручат Мустанг

В начале мая текущего года была завершена сделка по покупке эстонским частным лицом первого в истории бизнес-авиации этой прибалтийской страны самолета Cessna Citation Mustang. Самолет 2009 года выпуска (бортовой номер ES-LCC) в настоящее время перелетел в Таллинн и после прохождения всех формальностей приступит к полетам. Данная сделка проходила при посредничестве французского брокера AMV Jet и была завершена в кратчайшие сроки. Ранее воздушное судно эксплуатировалось словенским бизнес-перевозчиком Aviofun.

В настоящее время в эксплуатации находятся 397 самолетов Mustang, которые летают в 47 странах. Львиная доля всех самолетов поставлена американскими клиентами (201 машина).

Cessna Citation Mustang является самым маленьким и бюджетным вариантом реактивного самолета в модельном ряду производителя. Этот бизнес-джет разрабатывался с нуля. Впервые Cessna Citation Mustang представили в 2002 году. На развитие этого сегмента рынка повлияло значительное увеличение спроса на самолеты бизнес-класса и прогресс технологий.

Этот компактный самолет, оборудованный по самому последнему слову техники, произвел настоящий фурор, ведь помимо своих размеров и техники он мог похвастаться комфортным салоном, который имеет некую схожесть с салоном лимузина. В салоне пассажир сможет найти самое необходимое для быстрого и короткого перелета. Рядом с кабиной пилотов находится биотуалет, а комфорт обеспечивает большое пространство для ног. Также самолет может похвастаться вместительным багажным отделением.



ABS Jets - удачный 2011

В прошлом году чешская ABS Jets сделала ряд заявлений, касающихся значительного расширения деятельности компании. В мае 2011 на выставке EBACE компания объявила о совместном проекте с австрийской Avcon Jet по созданию центра периодического обслуживания самолетов Embraer в киевском аэропорту Борисполь. В конце сентября ABS Jets открыла новый ангар общей площадью 6000 кв.м, доведя таким образом общее количество ангаров в пражском аэропорту Ruzyně до четырех. А с января 2012 года оператор усилил свое присутствие в Братиславе, где компания будет представлять услуги по обслуживанию в интересах третьей компании, базирующейся в столице Словакии.

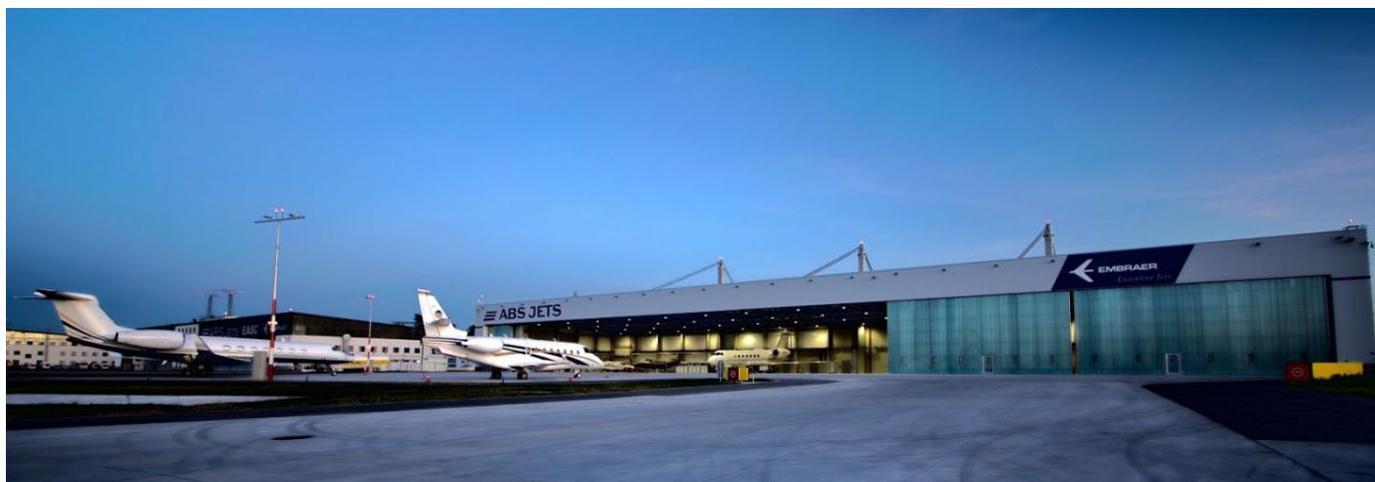
Компания ABS Jet известна на рынке не только как эксплуатант (в настоящее время ABS Jet обладает одним из крупнейших флотов в Европе самолетов Embraer Legacy 600) и поставщик полного спектра услуг бизнес-авиации, но и как уполномоченный представитель компании Embraer по продажам в Восточной Европе. На базе перевозчика функционирует авторизованный сервисный центр.

И как следствие этого, компания продемонстрировала самый высокий оборот за всю свою историю, впервые превысивший барьер в 1 миллиард крон (40 млн. евро).

Валовая прибыль ABS Jets превысила показатели 2010 года на 23%. Мощный финансовый прорыв ABS Jets в 2011 году был связан, в первую очередь, с инвестиционными проектами компании.

«Несмотря на то, что 2011 был трудным годом и для мировой экономики в целом, и для бизнес-авиации в частности, мы довольны достигнутыми результатами. ABS Jets сосредоточилась на проблеме поддержания и роста рентабельности компании, и несмотря на все сложности, мы добились успеха», - комментируют в компании.

Образованная в 2004 году компания, в настоящее время эксплуатирует самолеты Legacy 600, Learjet 60XR, Cessna Citation Bravo. Аэропорты базирования: Прага и Братислава.



Рост пока не наблюдается

В апреле текущего года было отмечено 35% снижение поставок новых самолетов. Согласно данным FlightGlobal Ascend Online, всего в этом месяце производители передали клиентам 22 реактивных самолета.

Хуже всего в апреле себя чувствовала компания Cessna Aircraft, которая смогла осуществить единственную поставку Citation XLS+ немецкому оператору Air Hamburg. Годом ранее эта цифра составляла восемь машин. Недалеко от Cessna Aircraft ушли и коллеги из Embraer с единственной поставкой Phenom 300 оператору долевого владения Flight Options.

Американский производитель Hawker Beechcraft отличился передачей клиентам двух самолетов (Hawker 4000 и Premier 1A), но это можно простить из-за последних событий вокруг компании. Немного увереннее себя на рынке чувствовали французы. Dassault смог поставить 4 самолета Falcon 7X (США, Китай, остров Мэн и Бельгия). Кроме этого, компания смогла отпраздновать поставку своего первого самолета в Таиланд.

Лидерство продаж в апреле разделили американская компания Gulfstream и канадская Bombardier. Первая отметилась поставкой шести самолетов: G150 на остров Мэн, G450 для компании AirFix и четыре G550 – два в США, по одному в Китай и Германию. Канадский производитель Bombardier передал клиентам семь самолетов, среди которых пять Challenger 300 (два в США, по одному в Бразилию, Китай и Мексику), один Challenger 605 в Катар и один LearJet 45 в Аргентину.

Всего с начала года было поставлено 121 самолет деловой авиации, что всего на один самолет больше, чем за тот же период 2011 года.



Парк европейских бизнес-джетов сокращается

«Размер европейского делового флота сокращается, и, вероятно, продолжит уменьшаться еще в течение одного года. Это является следствием замедления продаж новых самолетов в сочетании с продолжающимся оттоком подержанных бизнес-джетов», говорит авиационный аналитик Брайан Фоли.

За последние 12 месяцев около 50 европейских бизнес-джетов, примерно 2% от общего парка, были проданы покупателям в других регионах. При том, что общий флот за пределами Европы вырос на 3%. Подавляющее большинство, 79% от покинувших европейский континент самолетов, нашли покупателей в Северной Америке, в основном в США и Канаде. Остальные «осели» в Африке (7%), Австралии (5%), Южной Америке (5%) и в Азии (4%).

Также пока нет надежды на скорое «оздоровление» уровня выставленных в Европе на продажу самолетов. Почти каждый пятый европейский бизнес-джет - 19% - продается. И это более чем на треть превышает среднемировой уровень – 14% от эксплуатирующегося парка.

Средний возраст проданных в Европе самолетов составляет 12 лет, что в точности соответствующий общеевропейскому возрасту всего флота. Из этого следует, что на продажу выставляются как очень старые самолеты, так и новейшие модели.

Брайан Фоли предполагает, что покупатели со всего мира предпочитают европейские самолеты из-за того, что здесь подержанные самолеты сильнее теряли цену в связи с более высокой долей выставленных на продажу самолетов. Еще одним фактором интереса к европейским бизнес-джетам стало ослабление европейской валюты, которое привлекает покупателей из других регионов.



Большинство экспертов считает, что европейские продажи новых самолетов будут отставать, пока не уменьшится запас подержанных бизнес-джетов. Однако Фоли с этим не согласен. «Здесь нет причинно-следственной связи потому, что новые и подержанные самолеты соответствуют совершенно разным группам покупателей», говорит эксперт. «Наш опыт показывает, что те, кто покупает новый бизнес-джет, почти неизменно будут продолжать покупать новые самолеты, чтобы получить последнюю модель, по-настоящему персонализированного для своих требований бизнес-джета, а не «испорченного» вкусом предыдущего владельца».

С другой стороны, добавляет он, покупатели подержанных самолетов, как правило, придают большее значение выгоде и гибкости владения самолетом. «При достаточном улучшении экономической ситуации, оба типа покупателей вернутся на рынок – вот мое мнение», говорит Брайан Фоли. «Снижение количества выставленных на продажу самолетов не вызовет всплеска продаж новых джетов, но может предвещать восстановление этого рынка».



Air Hamburg предпочтитает Cessna

Крупнейший немецкий игрок на рынке бизнес-авиации Германии сообщил о приобретении четвертого по счету самолета Citation XLS+, доведя, таким образом, свой флот до десяти машин Cessna. Официально новый самолет прибыл в аэропорт базирования в Бремене в конце апреля, однако к коммерческой эксплуатации приступил только 10 мая. Такая задержка была связана с установкой нового оборудования в салоне самолета.

В настоящее время парк Air Hamburg Private Jets состоит из бизнес-джетов семейства Citation: 4 Citation XLS+, 2 CJ1, 2 CJ3, и 2 Citation Bravo. Стоит напомнить, что Air Hamburg Private Jets стал стартовым заказчиком новой модели Cessna Latitude. Ввод в эксплуатацию нового бизнес-джета запланирован на 2015 год.

Управляющий директор Air Hamburg Private Jets Флорис Хельмерс рад такому решению менеджмента компании.

«Самолеты Cessna Aircraft идеально подходят под наши задачи. Выбор наших клиентов не должен быть для нас неожиданным. В последнее время мы наблюдаем тенденцию прихода к нам клиентов из совершенно новых регионов, с совершенно иными требованиями, отличающихся от, например, европейских. И если раньше пассажиры из стран СНГ были для нас в диковинку, то сейчас это обыденное явление. Многие из них предпочитают совмещать отдых и бизнес, и для этого нам просто необходимо иметь всю линейку самолетов, от среднемагистральных до небольших, позволяющие совершать полеты, например на швейцарские высокогорные курорты», - комментирует г-н Хельмерс.

«Аэростар» - 15 лет в полете

В 2012 году один из самых крупных игроков на рынке бизнес-перевозок Украины - авиакомпания «Аэростар» - отмечает пятидесятилетие. В настоящее время Аэростар эксплуатирует три самолета Dornier 328 Jet, два самолета Falcon 20, Cessna Citation Mustang, Cessna Citation XLS, Falcon 2000EX, Falcon 900EX EASy и Beechcraft King Air 350.

С 1997 года авиакомпания «Аэростар» является одним из основных операторов украинского рынка деловой авиации.

Президент авиакомпании «Аэростар» Шахреддин Аскеров комментирует: «Компания является действительным членом ICAO, имеет сертификат эксплуатанта (AIR OPERATION CERTIFICATE) и серти-

фикат по организации технического обслуживания (Maintenance Organisation Certificate)».

«Вот уже 15 лет «Аэростар» продолжает своё уверенное развитие и из года в год достигает поставленных целей, за что выражает особую благодарность своим клиентам. Хочу поблагодарить наших клиентов и партнеров за плодотворное сотрудничество. Именно благодаря Вам, Вашему интересу и доверию компания добилась значительных успехов и процветания», - продолжает г-н Аскеров.

Всего же в настоящее время в Украине эксплуатируется 49 вертолетов зарубежного производства и 50 бизнес-джетов.



ЕВАСЕ 2012 ждет

Это трехдневное мероприятие, которое пройдет с 14 по 16 мая в Женеве, по праву считается идеальным местом для встреч и переговоров представителей отрасли. Каждое мероприятие ЕВАСЕ – это уникальные экспонаты на стендах и в статических экспозициях, представленные сотнями компаний из десятков стран мира, это форумы профессионалов, мастер-классы ведущих специалистов. И все это происходит в великолепном антураже выставочного центра Palexro и Международного аэропорта Женевы. Программа нынешней выставки соответствует новым вызовам современного рынка.

Организаторами ежегодной выставки-конференции ЕВАСЕ выступают Европейская ассоциация деловой авиации ЕВАА, ведущая организация бизнес-авиации в Европе, и американская Национальная ассоциация деловой авиации NBAА.

Участниками крупнейшего европейского конгресса деловой авиации становятся бизнесмены, правительственные чиновники, производители и эксплуатанты авиационной техники, представители агентств по подбору персонала для деловой авиации и многие другие, представители самых различных предприятий и организаций, прямо или косвенно имеющих отношение к деятельности бизнес-авиации. Свои экспозиции на выставке представляют не только производители авиатехники, но также и чартерные авиакомпании, лизинговые компании, управляющие организации, посреднические и сервисные фирмы. Несмотря на то, что мероприятие позиционировано как европейское, здесь всегда рады приветствовать гостей и участников из Америки, Азии, Ближнего Востока, Африки.

Согласно предварительным данным, в ЕВАСЕ-2012 примут участие около 300 компаний-экспонентов,

представляющих свои стенды в закрытых помещениях. На аэродроме Женевского аэропорта также будет выставлено около 60 самолетов, новых разработок от ведущих мировых производителей бизнес-джетов.



Участник	Самолет
Aerovision	Dassault Falcon 50
Airbus	ACJ319
Amjet Executive SA	Dassault Falcon 50EX
Aviation Partners, Inc.	Dassault Falcon 50
Boeing Business Jets	BBJ
Bombardier Aerospace	Learjet 45XR
Bombardier Aerospace	Learjet 60XR
Bombardier Aerospace	Challenger 300
Bombardier Aerospace	Challenger 605
Bombardier Aerospace	Global 5000
Bombardier Aerospace	Global 6000
Cessna Aircraft	Citation Mustang
Cessna Aircraft	Citation X
Cessna Aircraft	Citation XLS
Cessna Aircraft	CJ2+
Cessna Aircraft	CJ3
Cessna Aircraft	CJ4
Cessna Aircraft	Sovereign
Cessna Aircraft	Grand Caravan
Cessna Aircraft	Single Engine
Cirrus Aircraft	SR22
Comlux	Challenger 850
Daher-Socata	TBM 850
Dassault Falcon	Falcon 2000LX
Dassault Falcon	Falcon 900LX
Dassault Falcon	Falcon 7X

Embraer Executive Jets	Lineage 1000
Embraer Executive Jets	Legacy 650
Embraer Executive Jets	Phenom 100
Embraer Executive Jets	Phenom 300
European Aviation Limited	BBJ
Executive Jet Charter	Falcon 900EX EASy
FAI rent-a-jet AG	Global Express
Gulfstream	G150
Gulfstream	G200
Gulfstream	G450
Gulfstream	G550
Gulfstream	TBD (возможно G650)
Hawker Beechcraft	Beechcraft Barron G58
Hawker Beechcraft	Beechcraft Bonanza G36
Hawker Beechcraft	Beechcraft King Air 250
Hawker Beechcraft	Beechcraft King Air 350 Special
Hawker Beechcraft	Beechcraft King Air 350i
Hawker Beechcraft	Beechcraft King Air C90G Tx
Hawker Beechcraft	Hawker 4000
Hawker Beechcraft	Hawker 200
Hawker Beechcraft	Hawker 750
Hawker Beechcraft	Hawker 900XP
Hubbard Aviation Technologies	Gulfstream G III
Jetcraft Corp.	Challenger 604
Jetcraft Corp.	Global Express
Jetcraft Corp.	Falcon 7X
Jetcraft Corp.	G550
Jetfly Aviation S.A.	PC-12
Nextant Aerospace	Nextant 400XT
Piaggio Aero Industries SPA	Avanti II
Pilatus Aircraft Ltd	PC-6
VistaJet	Global Express

AW169 взлетел первый раз

Компания AgustaWestland сообщила, что первый прототип 4,5-тонного легкого вертолета нового поколения AW169 успешно совершил свой первый полет 10 мая 2012 года. Программа AW169 идет по графику и сертификация гражданской версии этого вертолета намечена на 2014 году.

В первом полете AW169 управляли шеф-пилот AgustaWestland Джузеппе Ло Коко, летчик-испытатель Джузеппе Афруни и летные инженеры-испытатели Массимо Лонго и Стефано Рогнони. Полет выполнялся на предприятии компании в г. Кошина Коста, Италия. В первом полете оценивалась общая управляемость вертолета и проверялась работа основных систем. К испытательной программе первого прототипа AW169 в конце этого года присоединятся еще два опытных вертолета, а четвертый прототип начнет тесты в 2013 году.

Главный исполнительный директор AgustaWestland Бруно Спаньолини по этому поводу сказал: «AW169 станет единственным вертолетом нового поколения



в своей категории, который будет запущен в этом десятилетии, что является важным этапом для дальнейшего улучшения ассортимента продукции AgustaWestland и для развития семейства вертолетов нового поколения. Два новых вертолета - AW169 и AW189 - теперь летают, и вместе с лидером в своем классе AW139 мы можем предложить на рынке самую передовую линейку вертолетов размерности от 4 до 8 тонн».

AW169 является членом семейства вертолетов нового поколения AgustaWestland, которое также включает в себя AW139 и AW189. Анонсированный на выставке Фарнборо в 2010 году, AW169 быстро завоевал успех на рынке, получив заказы более чем на 50 машин от клиентов со всего мира.

В AW169 кроме двух пилотов могут разместиться до 8-10 пассажиров в зависимости от конфигурации са-

лона, или 2 носилки. Доступ в салон осуществляется через две большие сдвижные двери.

AW169 разрабатывался в соответствии с последними стандартами сертификации FAA/EASA Part 29 и соответствует самым строгим требованиям безопасности. В конструкции применена ударопрочная структура кабины и салона, оболочка, защищающая от взрыва двигателей, а также предусмотрена возможность полета с одним неработающим двигателем. Особое внимание при проектировании конструкторы уделили использованию композитных материалов в конструкции, в оснащении вертолета авионикой следующего поколения, применении передовой аэродинамики в планере и конструкции несущего винта. Новая аэродинамика винта создает очень низкие внешние шумы, которые значительно ниже современных нормативов, что сделает AW169 одним из самых экологичных вертолетов.

Портфель заказов Bombardier вырос, а поставки упали

Компания Bombardier Inc. объявила о финансовых результатах за первый квартал, закончившийся 31 марта 2012 года. Выручка компании за этот период составила \$3,5 млрд., по сравнению с \$4,7 млрд. в прошлом финансовом году. Прибыль до уплаты налогов и других обязательных платежей составила \$215 млн. по сравнению с \$312 млн. в прошлом финансовом году, что дает рентабельность по EBIT 6,1%, по сравнению с 6,7% за аналогичный период прошлого финансового года.

Чистая прибыль Bombardier Inc. составила \$190 млн., по сравнению с \$220 млн. за аналогичный период прошлого финансового года, а прибыль на акцию - \$0,10 (в первом квартале 2011 - \$0,12). Общий портфель заказов объединенной компании достиг \$55,2 млрд., по сравнению с \$53,9 млрд. на 31 декабря 2011 года.



«Как и ожидалось, в первом квартале мы имели более низкие доходы», говорит президент и главный исполнительный директор Bombardier Inc. Пьер Бодуан. «В подразделении Aerospace в этом квартале был осуществлен ввод в эксплуатацию Vision Flight Deck на Global 5000 и Global 6000. И этот переход, а также снижение поставок коммерческих самолетов, оказали влияние на наши доходы. Тем не менее, мы смогли сдержать расходы и поддержать прибыльность. У нас был хороший уровень новых заказов в сегменте бизнес-джетов, и мы начинаем видеть импульс в заказах на коммерческие самолеты. Это способствовало увеличению портфеля заказов подразделения до \$23,3 млрд».

Доход подразделения Bombardier Aerospace в первом квартале 2012 г. составил \$1,5 млрд., по сравнению с \$2,2 млрд. за аналогичный период прошлого года. Падение произошло в основном из-за снижения поставок деловых самолетов, главным образом семейства Global из-за перехода на новую кабину экипажа Vision Flight Deck на Global 5000 и Global 6000, и снижения поставок коммерческих самолетов. Операционная прибыль подразделения составила \$91 млн., или 6,1% от дохода, по сравнению с \$141 млн., или 6,4%, за соответствующий период предыдущего года.

В первом квартале 2012 г. производитель поставил 37 самолетов, что значительно меньше, чем годом ранее - 61 воздушное судно. Из 37-и поставок, 29 пришлось на бизнес-джеты, 7 на коммерческие самолеты, а также поставлен 1 самолет-амфибия (в первом квартале прошлого года поставлено 37 бизнес-джетов, 23 коммерческих самолета и 1 самолет-амфибия). В соответствии с данными GAMA, в первом квартале



2012 г. компания поставила два Learjet 40XR/45XR, три Learjet 60XR, 11 Challenger 300, 8 Challenger 605, один Challenger 850 и четыре Global 5000/6000.

В течение первого квартала Bombardier Aerospace получила 68 чистых заказов, по сравнению с 86 за аналогичный период прошлого года. В это число вошли 40 чистых заказов на деловые самолеты и 28 на коммерческие лайнеры (в том же периоде 2011 года получено 77 чистых заказов на бизнес-джеты [в том числе заказ на 50 самолетов Global от NetJets], 5 заказов на коммерческие самолеты и 4 заказа на самолеты-амфибии).

На 31 марта 2012 года объем портфеля заказов Bombardier Aerospace составил \$ 23,3 млрд., увеличившись на 5,9% по сравнению с состоянием на 31 декабря 2011 года (\$ 22 млрд.). Рост произошел в основном за счет увеличения заказов на большие бизнес-джеты, турбовинтовые и коммерческие самолеты.



Сезонный спад

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности американской бизнес-авиации в апреле 2012 г. По сравнению с предыдущим месяцем общий трафик деловой авиации в США снизился на 4,4%. Это является типичным ежегодным трендом. А по сравнению с апрелем 2011 года наблюдается небольшой рост трафика, на 1,3%.

В апреле 2012 г. по сравнению с мартом 2012 г. активность бизнес-авиации США, снизилась на 4,4%. Все показатели, такие как виды полетов и категории воздушных судов, ушли в «минус». Все виды полетов показали равномерное снижение, от 3,7% по part 91 до 5,5% по part 135. А вот по категориям воздушных судов наблюдалась более сильное, по сравнению с другими, снижение интереса к большим самолетам. В то время как большие бизнес-джеты потеряли 8,1%, полеты на самолетах малой и средней размерности снизились на 2,7% и 3,9% соответственно. «Светлым пятном» на фоне общей отрицательной динамики выглядели турбовинтовые самолеты, на-

	Активность деловых самолетов апрель 2012 против апреля 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	4.3%	3.7%	0.8%	3.8%
Малые реактивные самолеты	7.3%	-3.7%	-5.3%	-2.4%
Средние реактивные самолеты	7.3%	-2.6%	-7.8%	0.1%
Большие реактивные самолеты	-3.9%	-5.0%	-9.2%	-4.9%
Итого по всем категориям самолетов	4.5%	-1.0%	-6.1%	1.3%

ходящиеся в долевом владении, которые показали рост на 4,8%, а антиподом им стали большие бизнес-джеты в долевом владении, -13,4%.

При положительном общем итоге по сравнению с прошлым годом в 1,3%, по видам полетов и категориям воздушных судов наблюдалась разнонаправленная динамика. Полеты по part 91 показали рост на

4,5%, в то время как самолеты в долевом владении летали значительно меньше, чем годом ранее (-6,1%), а коммерческие чартеры по part 135 снизились совсем чуть-чуть, на 1%. В категориях воздушных судов наименьшую активность показали большие бизнес-джеты (-4,9%), а все остальные категории показали рост.

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты **Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)** VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Средние реактивные самолеты (Mid Cabine Jet) Средние (Mid-size Jets) и суперсредние (Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet) Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты (Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.

	Активность деловых самолетов апрель 2012 против марта 2012			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	-3.2%	-9.3%	4.8%	-4.5%
Малые реактивные самолеты	-2.0%	-3.6%	-4.6%	-2.7%
Средние реактивные самолеты	-3.8%	-1.2%	-6.1%	-3.9%
Большие реактивные самолеты	-7.7%	-6.5%	-13.4%	-8.1%
Итого по всем категориям самолетов	-3.7%	-5.5%	-4.9%	-4.4%



Внуково-3 in Top

Крупнейший российский аэропорт по обслуживанию рейсов бизнес-авиации Внуково-3 продолжает лидировать среди европейских аэропортов по количеству запросов на выполнение рейсов. Такой вывод сделали специалисты шведской компании Avinode. Да и сама статистика выполнения рейсов из аэропорта не позволяет усомниться в компетенции шведской компании.

В апреле 2012 года из Внуково-3 было выполнено 1620 рейсов. Подавляющее большинство из них – это рейсы иностранных авиакомпаний (1330). За этот период было обслужено 12253 пассажира. А вот по направлению полетов, большинство рейсов - внутрисоветские (1122).

Всего же с начала года через аэропорт Внуково-3 было выполнено 5856 рейсов. Из них на долю зарубежных перевозчиков пришлось 3868 рейсов, а 1988 рейсов обслужили отечественные авиакомпании. С начала года Внуково-3 обслужили 40754 пассажира.



Если сравнивать с результатами аналогичного периода прошлого года, то вырисовывается следующая картина: в апреле 2011 года через Внуково 3 выполнено 1396 рейсов и обслужено 10622 пассажира. Рост налицо.

Вслед за Внуково-3 с рейтинге Avinode с большим отставанием идут аэропорты LE BOURGET, LUTON, и COTE D'AZUR. Среди российских аэропортов входящих в топ 25 также вошли Пулково (Санкт-Петербург) занимающий 6 строчку и московские аэропорты Домодедово и Шереметьево с 15 и 17 местами соответственно.

Напомним, что сейчас в системе зарегистрировано 195 эксплуатантов воздушных судов по всему миру, постоянно обновляющих информацию о доступности и ценах по 750 самолетам для 115 фрахтовых брокеров. Обе клиентские группы, использующие

Avinode, получают огромные преимущества в ведении бизнеса.

Avinode - это мульти-классовая система, написанная на языке Java (J2EE), состоящая из базы данных, приложений и форм вывода информации. Система позволяет работать с ней и при помощи лицензионного ПО, и при помощи ПО open source. Современная архитектура системы позволяет ей легко коммуницировать с другим программным обеспечением через Интернет используя стандарт XML. Используя XML-формат, система Avinode может автоматически импортировать данные о доступности самолетов из нескольких программ, которые чаще всего используются эксплуатантами воздушных судов.

При помощи Avinode брокеры могут взаимодействовать с эксплуатантами в реальном времени. Информация от эксплуатантов обновляется в системе Avinode каждые 5 минут.



Позитива нет

10 мая 2012 года Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) выпустила отчет о поставках и доходах авиастроителей в первом квартале 2012 года. В первые три месяца 2012 года общемировые поставки самолетов упали на 2,1 процента, с 377 единиц в 2011 году до 369 единиц в этом году. Общая стоимость поставленных воздушных судов составила \$ 3,39 млрд., упав на 8,0 процентов по сравнению с первым кварталом 2011 года.

В течение первых трех месяцев 2012 года поставлено 184 поршневых самолета, что на 2,1 процента меньше, чем годом ранее - 188 воздушных судов. Поставки турбовинтовых самолетов выросли на 3,3 процента с 61 единиц в 2011 году до 63 единиц в 2012 году. Бизнес-джет показали снижение на 4,7 процента до 122 самолетов, в то время как за тот же период 2011 года поставлено 128 единиц.

«Данные отгрузок за первый квартал показывает смешанную динамику по сегментам», говорит президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Продолжает вызывать озабоченность нехватка финансирования во всем мире. Важным

Поставки и доходы за первый квартал 2012 г.

Сегмент	2010	2011	Изменение
Поршневые	873	860	-1,5%
Турбовинтовые	332	324	-2,4%
Реактивные	727	681	-6,3%
ВСЕГО	1 932	1 865	-3,5%
СТОИМОСТЬ	\$ 19,0 млрд.	\$ 19,1 млрд.	+0,4%



шагом вперед стало бы повторное продление Конгрессом США полномочий Экспортно-импортного Банка. Возобновление банком кредитования подстегнет продажи, которые важны для оживления производственного сектора. Палата представителей подготовила 9 мая свою версию закона, и мы призываем Сенат как можно скорее последовать их примеру».

В 2012 году отчет включает данные двух новых производителей, Thrush Aircraft и Air Tractor. Кроме того, поставки Gulfstream Aerospace сейчас определяются по «оснащенным» самолетам, а не по «зеленым», как было ранее. Также из-за пересчета поставок

Gulfstream был обновлен отчет за 2011 год, в которые еще включены поставки Thrush Aircraft. Это обновление уменьшило поставки бизнес-джетов на 8 самолетов, но увеличило поставки турбопропов на 35 машин, что в итоге дало увеличение поставок на 27 воздушных судов. Общая же стоимость поставленных самолетов в 2011 году снизилась относительно **последнего варианта отчета** на 665,7 млн. долларов США, а по сравнению с 2010 годом падение доходов составило почти 3,7%.

Отчет за первый квартал 2012 г.

Обновленный отчет за 2011 г.

В ожидании нового

Накануне европейской выставки деловой авиации, аналитическая компания Teal Group оценила разработки и перспективы основных производителей самолетов авиации общего назначения. По мнению экспертов компании, на горизонте отрасли бизнес-авиации появились «светлые пятна». И хотя некоторые ключевые регионы, такие как Европа, продолжают бороться с последствиями экономического кризиса, США и развивающиеся рынки начинают выходить из более чем трехлетних «финансовых страданий». «Налицо все признаки улучшения рыночной ситуации», говорит аналитик и вице-президент Teal Group Ричард Абулафия. «Ключевые ведущие показатели обнадеживают. Корпоративные прибыли и другие глобальные показатели богатства выросли очень хорошо. Доступность подержанных бизнес-джетов упала до «здорового» уровня». Однако он предостерегает: «Ценообразование на рынке по-прежнему «слабое», и еще есть несколько темных пятен в мировой экономике, что может осложнить восстановление. Тем не менее, есть достаточно позитивные признаки того, что рынок стоит на пороге «скромного» улучшения».



Такой прогноз будет приветствоваться разработчиками нижнего сегмента бизнес-джетов, которые наиболее сильно почувствовали снижение на американском рынке - ведь это главный регион для таких самолетов. В период с 2008 по 2011 годы поставки бизнес-джетов стоимостью до \$ 25 млн. сократились на «катастрофические» 56,4%. «Спрос из США находится сейчас на уровне менее половины общего объема рынка бизнес-джетов. Чтобы восстановиться полностью необходимо, чтобы спрос в США возобновил свой рост, по крайней мере, возвратился к прежним уровням», добавляет Ричард Абулафия.

Последнему прогнозу Teal Group, выпущенному в конце прошлого месяца, предсказывается 6% роста в этом году, 8% в 2013 году, и четырехлетний период восстановления с 12-процентным ежегодным ростом начиная с 2014 года. По словам Абулафия, это консервативный прогноз, который основан на финансовой осторожности заказчиков из-за последствий глобального кредитного кризиса. «К сожалению, с такими темпами роста мы не увидим восстановления максимального уровня поставок 2008 года до 2015 года», комментирует он.

А сейчас посмотрим, какие новые разработки от мировых производителей бизнес-джетов могут выйти на рынок в ближайшее время.

BOMBARDIER

Предстоящее десятилетие будет неоднозначным для Bombardier, которая конкурирует во всех секторах традиционного спектра бизнес-джетов с линейкой Learjet, Challenger и Global. Производитель признает, что рынок средних Learjet 60XR, легких 45XR и 40XR был проблемным, но работа над последним



Learjet 85

членом семейства - средним Learjet 85 - продолжает по графику. Этот композитный самолет планируется ввести в эксплуатацию в 2013 году.

В отличие от Learjet, более крупные самолеты не так сильно пострадали от кризиса. Руководство производителя признает, что объем портфеля заказов Challenger и Global восстанавливается быстрее, чем сегмент легких самолетов.

Рост международного туризма подвигнул Bombardier к запуску в 2010 году ультралегких Global 7000/8000, которые планируется ввести в строй в 2016 и 2017 соответственно. «Мы выбрали и объявили всех основных поставщиков и сейчас активно ищем дополнительных подрядчиков», говорит Стив Ридольфи, президент компании. Находящиеся

продолжение ►

в производстве самолеты семейства Global также не забываются – недавно Global 5000 и 6000 получили кабину экипажа Vision Flight Deck. А VIP-версия CSeries уже находится в стадии разработки.

CESSNA

Разработка новых продуктов – это то, от чего Cessna никогда не уклонялась. Даже в этот сложный экономический период, разработчик, имея «проблемную» линейку в нижней части спектра, работает над рядом новых программ.

Citation M2 будет завершён первым. Легкий бизнес-джет, который ликвидирует разрыв между начальным Mustang и легким CJ2+, дебютировал полгода назад, а в марте этого года уже совершил свой первый полет. Самолет должен вступить в строй во второй половине 2013 года. А спустя еще два года начнутся поставки первых бизнес-джетов Latitude.

Он разрабатывается, чтобы занять нишу между Citation XLS+ и Citation Sovereign.

Также наблюдается прогресс в программе Citation Ten - расширенной версии суперсреднего Citation X с двигателями Rolls-Royce AE3007C2, эллиптическими законцовками и новой интегрированной авионикой Garmin G5000. Самолет совершил свой первый полет в прошлом году и завершит сертификацию с вводом в строй в 2013 году.

В марте 2012 года Cessna объявила о планах по производству самолетов в Китае, где она видит огромный долгосрочный потенциал. По словам представителей компании, в течении 10-15 лет Китай станет одним из крупнейших рынков деловой и частной авиации в мире. Совместное предприятие будет осуществлять окончательную сборку, покраску, обслуживание и летные испытания моделей Sovereign и Latitude для китайского рынка.



Citation M2

К сожалению, Cessna имеет планы по возрождению проекта Columbus, хотя не исключает, что на определенном этапе предложит продукт в верхнем сегменте. «У нашей команды конструкторов и аналитиков есть целый ряд новых продуктов, находящихся в стадии разработки», говорит представитель Cessna.

Falcon 2000S



DASSAULT

Французская компания является единственным традиционным производителем бизнес-джетов, представленным только в верхнем сегменте рынка. Семейство Falcon включает крупногабаритный 2000LX, дальний 900LX и ультрадальний 7X. Год назад, Dassault встряхнул «уютный» суперсредний сегмент введением в него бизнес-джета 2000S, который теперь в компании будет продуктом начального уровня.

продолжение 

Тем временем Dassault продолжает сохранять в тайне подробную информацию о другом проекте. Известно только то, что самолет под условным названием Falcon SMS разрабатывается с чистого листа, совершит первый полет в 2014 году и будет введен в строй в 2016 году. По словам президента Dassault Falcon Джона Росанваллона, сейчас компания работает с поставщиками по этому проекту, но еще не определено, когда будет сделано официальное заявление и озвучены характеристики этого самолета.

EMBRAER

В основе рыночной стратегии Embraer лежит разработка новых самолетов. В течение последних шести лет производитель запустил шесть типов самолетов бизнес-класса - Phenom 100/300, Legacy 450/500/650 и Lineage 1000 - и не делает секрета из своих планов, по конкуренции во всех сегментах традиционных бизнес-джетов.

Legacy 650



Наиболее существенный пробел в продуктовой линейке производителя – это отсутствие дальних деловых самолетов. «Эта дыра в нашем ассортименте постоянно находится в поле нашего зрения», говорит Эрни Эдвардс, президент Embraer Executive Jets. «Все, что мы решим сделать в этом сегменте, должно послужить дифференциации. Но наша цель в настоящее время – это вывод на рынок Legacy 450/500».

Между тем, в настоящее время Embraer строит Legacy 600 исключительно под заказ из-за падения спроса на этот суперсредний джет. «Вы можете подобрать Legacy 600 на вторичном рынке, дешевле, чем можно сделать такой же», говорит Эдвардс. Он также признает, что Legacy 650 начал отнимать рынок у Legacy 600: «С другой стороны за дополнительные 3 миллиона долларов вы получаете гораздо большую дальность полета». Сейчас готовится сборочная линия для производства Legacy 600/650, мощностью до 10 самолетов в год, на заводе Embraer в Харбине, Китай, для удовлетворения потребностей китайского рынка.

GULFSTREAM

Китай также является одним из крупнейших и перспективных рынков для компании Gulfstream. Благодаря «жажде» больших и дальних бизнес-джетов, G450, G550 и G650 здесь очень хорошо продаются. Gulfstream также говорит, что его новейший брендированный суперсредний G280 расширит привлекательность производителя на азиатском рынке. Сейчас этот самолет продается с поставкой во втором квартале 2015 года. Сертификацию G280 планируется завершить в конце второго квартала 2012 года и сразу после этого начнутся поставки клиентам.



Gulfstream G650

Заказы на другой бизнес-джет производителя - G650 – растянулись до 2017 года. Поэтому многие клиенты, избравшие его, сейчас покупают G450 или G550, чтобы заполнить пробел до поставки G650. Сертификация и первые поставки сверхдальнего самолета ожидаются в третьем квартале этого года.

HAWKER BEECHCRAFT

Hawker Beechcraft накануне EBACE выглядит не очень уверенно. Хорошо что наконец разрешилась неопределенность в перспективах компании, и может быть добровольное банкротство пойдет на пользу производителю. Ведь финансовые проблемы, наступившие после падения рынка легких и средних бизнес-джетов, поставили крест на новых разработках и доводке существующих самолетов производителя.

продолжение ►

Hawker 200 - бывший Premier II - стал жертвой в конце прошлого года, когда программа была приостановлена. По словам вице-президента компании Шона Вика, на доводку самолета требовались значительные инвестиции, но компания не могла выделить средства при таком слабом рынке. Другой легкий самолет Hawker Beechcraft - семиместный Hawker 400XP – пострадал от финансового кризиса в позапрошлом году из-за плохих продаж и низкого спроса. Программы модернизации выпускающихся самолетов также были на голодном пайке на протяжении многих лет.

Тем не менее, компания нашла силы запустить несколько модернизированных продуктов в прошлом году. В их числе модификация законцовками крыла Hawker 750 и King Air B200GT. Пакет обновления для двухмоторных турбовинтовых самолетов, названных 200GTR, включает кроме в композитных законцовок BLR, четырехлопастные композитные винты. Также пользуются популярностью у клиентов обновления среднего Hawker 800XP и легкого

Hawker 800XP



Hawker400A по программе XPR. «Мы постоянно думаем над вариантами обновления нашей продуктовой линейки, и у нас нет недостатка инженерных идей», говорит Вик. «Однако в нынешних условиях мы должны быть очень консервативными».

Остальные производители в борьбе с кризисом по разному развивали свои продуктовые линейки. В верхнем сегменте рынка, у Airbus и Boeing, имеются хорошие перспективы благодаря быстро развивающимся рынкам Китая и России. В прошлом году Airbus сделал ребрендинг линейки корпоративных самолетов и выделил это подразделение в отдельную компанию. А Boeing недавно анонсировал новые BVJ на основе 737MAX.

Остальные производители также поглядывают в сторону новых рынков. В этом замечены Piaggio, который недавно сертифицировал в России свой турбопроп Avanti II. Падение спроса на традиционном для итальянцев рынке США заставило производителя исследовать новые регионы – Китай, Россию и Бразилию. Honda Aircraft потихоньку продвигается к сертификации в следующем году HondaJet. Eclipse Aerospace придумал новый вариант оригинальной модели – Eclipse 550, однако не смог заручиться поддержкой основного акционера Sikorsky в наладке производства этого самолета. Cirrus получил финансирование от китайских владельцев в размере 100 млн. долларов США на программу сверхлегкого джета SF50, а Diamond нашел 35 млн. долларов на свой D-Jet, которые дал неизвестный инвестор.



Boeing 737MAX

С учетом таких перспектив, Teal Group прогнозирует, что в течение следующих 10 лет будет поставлено 13879 деловых самолетов на сумму около \$310 млрд. Это количество включает в себя 10249 традиционных бизнес-джетов на \$249 млрд., 568 корпоративных версий линейных и региональных самолетов на \$42 млрд., а также 3062 турбовинтовых деловых самолета на общую сумму \$19 млрд.

Для сравнения, за последние десять лет (2002-2011 гг.) объем производства составил 10 886 бизнес-джетов общей стоимостью \$198 млрд. В прогнозе Teal, из традиционных бизнес-джетов, 65% (по стоимости) составят модели верхнего уровня, такие как Gulfstream G550, Dassault Falcon 7X. Этот сегмент вырос, так как до момента падения рынка в 2009 года его доля составляла 50% от общего количества, что обозначивает тренд сдвига спроса в пользу более дорогих моделей.

По материалам Flightglobal

Avinode Business Intelligence Newsletter

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



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 европейские маршруты

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	100	46	29	67	18	14	133	190
Великобритания	28	46	130	80	1	21	84	266
Франция	38	155	106	64	9	53	417	269
Италия	3	90	57	57	2	41	310	151
Австрия	18	14	5	7	0	8	12	39
Швейцария	17	42	45	28	15	17	48	109
Россия	36	12	34	73	8	9	12	373

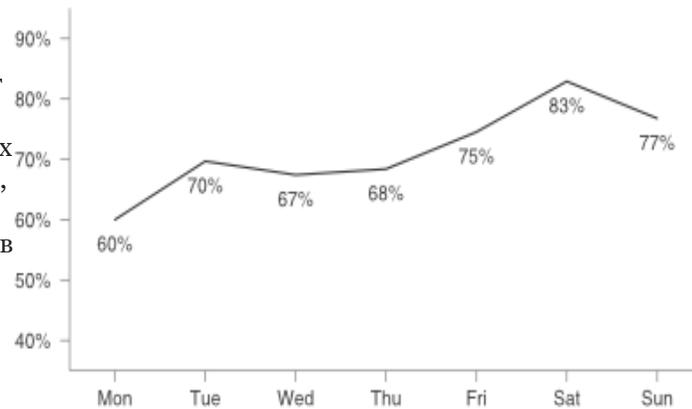
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	5	9	2	1	3	3	10
Великобритания	4	33	12	1	0	0	0	19
Франция	3	8	12	3	2	8	3	18
Италия	3	1	3	5	3	2	1	6
Австрия	5	0	3	2	5	1	2	6
Швейцария	5	3	3	3	1	1	2	6
Россия	8	5	20	9	7	7	1	49

Индекс наличия свободных самолетов

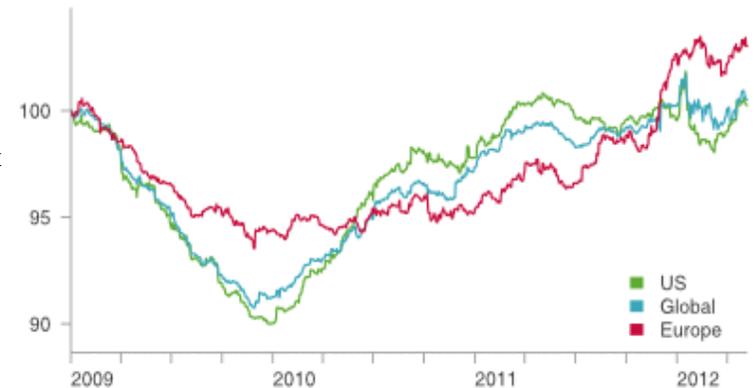
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1 705	€ 1 663	€ 1 630
Cessna Citation Excel	€ 2 868	€ 2 770	€ 2 811
Bombardier Challenger 604	€ 4 910	€ 4 753	€ 4 772

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 21 Cessna Citation Jet, 27 Cessna Citation Excel и 38 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Лутон - Ле Бурже	67
2	Ницца - Лутон	65
3	Ле Бурже - Женева	61
4	Женева - Ле Бурже	58
5	Лутон - Ницца	57
6	Фарнборо - Ницца	53
7	Пиза - Лодзь	45
8	Ле Бурже - Ницца	44
9	Ле Бурже - Барселона	43
10	Лутон - Барселона	41

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.