



## JP Morgan: вторичный рынок «в движении»



В конце прошлой недели JP Morgan выпустила свой отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов. Как сообщает AINonline, рынок поддержанных самолетов деловой авиации находится в процессе улучшения, а восстановление на рынке новых самолетов по-прежнему слабое. “Количество выставленных на продажу самолетов продолжало уменьшаться, в соответствии с тенденцией последних 10 месяцев”, сказал главный авиационный аналитик JP Morgan Джозеф Нэдол III (Joseph Nadol III).

Тем не менее, майский показатель уровня продаваемых самолетов в 12% от находящегося в эксплуатации авиапарка незначительно снизился по сравнению с апрельскими 12,3%. Этот показатель также остается выше среднего уровня последних 10 лет в 9%, а также выше, чем в любой момент спада рынка с 2001 по 2003 год. Цены на поддержанные самолеты в прошлом месяце также упали на 2,5%. И хотя в настоящее время они достигли самого низкого уровня с декабря 1997 года, аналитик видит в дальнейшем мягкий подъем.

По данным JP Morgan, избыток самолетов на вторичном рынке и низкие цены являются одним из основных факторов уравнивающего спрос на новые самолеты, где до сих пор не видно реального роста. Для четкого роста в сегменте новых бизнес джетов вторичный рынок должен еще больше «очиститься». Между тем, трафик деловой авиации поднялся на 19% по сравнению с прошлым апрелем до отметки в 337 000 операций. Двухзначный процентный рост аналитики JP Morgan наблюдают четвертый раз подряд.



## Службы поддержки бизнес джетов готовы...

Отрасль деловой авиации начала выделять специальные ресурсы для оказания помощи своим клиентам в ходе предстоящего Чемпионата Мира по футболу 2010 в Южной Африке. Мировой турнир продлится в течение месяца с 11 июня на 11 июля 2010 г.

стр. 7



## Eclipse заходит в Россию на второй круг.

Правительство Ульяновской области не отказалось от идеи разместить на территории Особой экономической зоны (ОЭЗ) портового типа производство сверхлегкого бизнес-джета Total Eclipse EA-500

стр. 8



## EADS демонстрирует новые концепции.

На выставке ILA 2010 в Берлине консорциум EADS продемонстрировал энергосберегающие концепции, которые могут использоваться в частной авиации.

стр. 9



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode о состоянии европейского рынка деловой авиации. Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации.

В выпуске информация с 7 по 13 июня 2010 г.

стр. 11

Lineage 1000 в России.



фото Сергей Мамонтов, "Легенда Медиа"

4 июня компания Embraer совместно с ОАО "Центр Бизнес-Авиации" Внуково-3 провели презентацию дальнемагистрального самолета административного класса Embraer Lineage 1000. На вопросы журналистов и гостей отвечали директор по продажам Embraer в России, СНГ и Прибалтике Николай Головизнин и вице-президент компании Embraer по маркетингу и продажам в Европе, Ближнем Востоке и Африке Колин Стивен.

Перспективная модель бразильской авиастроительной компании Embraer была создана на основе 95-местного регионального самолета Embraer 190. Главным техническим отличием Lineage 1000 стали дополнительные топливные баки, благодаря которым дальность полета с восемью пассажирами на борту составляет 8149 км.

Салон представленного на презентации Lineage 1000

разделен на несколько зон: так называемая прихожая с уютным диванчиком, обеденная зона, гостиная, зона для проведения переговоров, рабочее место и просторная спальня с душевой. Во время полета пассажиры имеют доступ к багажному отделению. Интерьер бизнес-лайнера выполнен в нежных тонах. "Этот самолет был создан для частного заказчика, одной семьи, которая хотела, чтобы салон был исполнен таким образом, чтобы поднимаясь на борт было ощущение, словно они дома", - объясняет Колин Стивен.

По словам Николая Головизнина, на сегодняшний день уже произведено 450 самолетов этого семейства, а количество подтвержденных заказов достигло 470, среди которых есть заказы и от российских клиентов.

Источник: Jets.ru

Немецкая армия выбирает Global 5000

8 июня 2010 г. Bombardier Aerospace объявила о том, что министерство транспорта Канады выдало сертификат летной годности (CofA) для первого Bombardier Global 5000, который будет эксплуатироваться Министерством обороны Германии.

В декабре 2007 года Федеральное управление оборонных технологий и закупок Германии отобрало Global 5000 в качестве ключевого компонента для модернизации эскадрильи специальных миссий Министерства обороны. Четыре Global 5000, работа над которыми сейчас завершается в сборочном центре Bombardier в Монреале, будут осуществлять перевозки VIP-пассажиров, а также работать в качестве самолетов медицинской эвакуации.

«Получение сертификата - значительный шаг на пути к завершению программы модернизации авиапарка спецэскадрильи», сказал вице-президент по продажам, маркетингу и управлению по специальным самолетам и амфибиям Bombardier Дерек Гилмор. «Global 5000 лучше всего подошел к условиям тендера на 12-местный реактивный самолет, который должен иметь межконтинентальную дальность и в случае необходимости возможность перепланировки салона для эвакуации и реанимации пациентов».

Lufthansa Technik AG была выбрана в качестве генерального подрядчика по соглашению на модернизацию специальной эскадрильи. Также планируется приобрести два корпоративных лайнера Airbus A319. Шесть новых самолетов заменят существующий парк, состоящий из самолетов Bombardier Challenger 601.

Одним из факторов, который, скорее всего, приняли во внимание немецкие военные, стал рекорд скорости, установленный Global 5000 21 октября 2007 на маршруте из Берлина в Вашингтон. На расстояние в 3652 миль (6765 км) было потрачено всего 8 часов 17 минут. Но сейчас на подходе новый потенциальный рекордсмен. 2 мая 2010 г. тестовый самолет Gulfstream G650 достиг максимальной скорости 0,925 Маха на высоте 42 500 футов (около 1050 км/ч на высоте 12 950 м).





# ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

3<sup>Я</sup> ЕЖЕГОДНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

24 ИЮНЯ 2010 ГОДА

МОСКВА, ГОСТИНИЦА «РЕНЕССАНС»



**РЫНОК ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ, ЯВЛЯЯСЬ ИНДИКАТОРОМ СОСТОЯНИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ, ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПРЕТЕРПЕЛ СУЩЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ.** ЧТО ЖЕ ОН ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ СЕГОДНЯ, КАКОВЫ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ?

КАКИЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ПАРКОМ, РАЗРАБОТАННЫЕ МИРОВЫМИ ЛИДЕРАМИ ОТРАСЛИ, НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫ В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ И НАСКОЛЬКО ОНИ ПРИМЕНИМЫ В РОССИЙСКИХ РЕАЛИЯХ? КАК КРИЗИС ПОВЛИЯЛ НА ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ НАЗЕМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ?

ОТВЕТЫ НА ЭТИ И ДРУГИЕ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРОЗВУЧАТ НА ТРЕТЬЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ И ВЫСТАВКЕ «ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ».

## ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ

- Рынок услуг деловой авиации: общемировые тенденции и российские особенности
- Рынок бизнес-джетов: смещение акцентов
- Эффективность различных бизнес-моделей в деловой авиации
- Круглый стол: Специфика использования вертолетов в деловой авиации

## К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

представители российских и зарубежных операторов деловой авиации, авиационных властей, брокерских компаний, аэропортов и хэндлинговых компаний, финансовых и инвестиционных кругов, страховых и лизинговых компаний, производителей ВС деловой авиации, поставщиков услуг ТОиР, продуктов и услуг для деловой авиации.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ: +7(495) 626 5329, +7(499) 245 4946 (ФАКС), [EVENTS@ATO.RU](mailto:EVENTS@ATO.RU), [WWW.EVENTS.ATO.RU](http://WWW.EVENTS.ATO.RU)

ОРГАНИЗАТОР

**ATO EVENTS**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

**Gulfstream**  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

МЕДИАПОДДЕРЖКА

AIR TRANSPORT OBSERVER  
**АВИАТРАНСПОРТНОЕ**  
События обозрение

**ShowObserver**

**Aviation Explorer**

**AVIA.RU**

**ATO.RU**

**BizavNews**

**Jet**

**Top flight**

ОТЕЛЬ-ПАРТНЕР

**RENAISSANCE**  
MOSCOW HOTEL  
*Great Rooms. Excellent*

## Очередная программа стыковки регулярных рейсов и бизнес чартеров.

Delta Air Lines и ее дочерний оператор бизнес авиации Delta AirElite вводят услугу, позволяющую клиентам забронировать полет на регулярном рейсе и на бизнес джете одной транзакцией с помощью предоплаченного счета AirElite. Delta является единственной авиакомпанией США, которая предлагает клиентам комбинированный доступ к коммерческим и деловым самолетам, через своего оператора Delta AirElite.

«Сегодня клиенты авиакомпаний хотят больше гибкости, широкого охвата и конкурентных цен, и все эти предложения получить в одном месте», сказал президент Delta AirElite Джим Сегрейв. «Только Air Elite Card дает заказчикам уникальную возможность забронировать путешествие между своими пунктами назначения, используя комбинацию регулярного рейса и услуг бизнес авиации. С помощью одного телефонного звонка, клиенты могут оплатить свои перелеты по стране и в регионах обслуживания авиакомпании».

Пользователи AirElite Card могут использовать свои аккаунты, чтобы по телефону забронировать полет на Delta Air Lines или Delta AirElite через персонального менеджера. На рейсах Delta Air Lines пользователи имеют ряд скидок на премиум услуги.

Основанная в 1984 году Delta AirElite базируется в Цинциннати и управляет флотом из более 45 самолетов, как собственных, так и находящихся в оперативном управлении.

Надо отметить, что в последнее время наблюдается тенденция на программу стыковки рейсов деловой авиации и регулярных авиакомпаний. Совсем недавно клиенты карточного оператора Flexjet, использующего парк авиаперевозчика Jet Solutions, получили на международных полетах Korean Air получили доступ к премиум услугам корейского авиаперевозчика. Интересно, Аэрофлот предложит подобную услугу совместно с Jet Alliance?



## Lufthansa Technik выпустила десятый A318 Elite

Подразделение Lufthansa Technik - VIP & Executive Jet Solutions Division поставила десятый Airbus A318 Elite с начала программы в 2006 году. Швейцарский оператор Comlux Aviation Group получил этот самолет в начале июня 2010 года, всего через четыре месяца и одну неделю после размещения заказа.

Президент и Председатель Comlux Group Ричард Гаона по этому случаю сказал: «Благодаря новому A318 Elite, компания Fly Comlux подтверждает свои лидирующие позиции в эксплуатации широкофюзеляжных VIP-самолетов, имея 5 таких самолетов в эксплуатации, и ожидая шестой к концу этого года. У нас уже есть два A318 Elite, и получение третьего даст нам возможность базировать два самолета в Бахрейне в Comlux Middle East, а также предложить очень привлекательные условия для заказа чартера и управления самолетами. Я хотел бы поблагодарить сотрудников Lufthansa Technik за превосходный салон и хорошие сроки поставки. Мы гордимся тем, что участвовали в разработке A318 Elite как стартовый клиент программы».

Старший вице-президент по маркетингу и продажам Lufthansa Technik Уолтер Хирдт в свою очередь ответил: «Я хотел бы поблагодарить Comlux за профессиональное и эффективное сотрудничество в течение последних месяцев. Опыт наших прошлых совместных проектов и работа над инновационной концепцией A318 Elite позволила поставить самолет четко в срок и в рамках бюджета. Программа A318 Elite стала большим успехом как для нашего партнера Airbus, так и для Lufthansa Technik».

Еще один A318 Elite в настоящее время находится на завершающей стадии в американском VIP подразделение Lufthansa Technik - BizJet International в городе Талса, штат Оклахома. Этот самолет будет готов в середине 2010 года. В соответствии с текущим состоянием заказов следующие восемь A318 Elite будут поставлены Lufthansa Technik заказчикам к концу 2013 года.

Программа A318 Elite предоставляет заказчикам



широкий выбор планировки салона, а также различные варианты отделочных материалов и мебели. Чтобы ускорить оборудование салона Lufthansa Technik разработала новые способы создания интерьера: все деревянные поверхности отделаны пленочным покрытием вместо шпона. Такое нововведение предлагает большое разнообразие возможностей для дизайна с высочайшей прочностью, что является огромным преимуществом для чартерных операторов. Все проекты могут быть предложены в глянцевом или матовом исполнении.

### О программе Airbus A318 Elite.

Программа A318 Elite базируется на самом маленьком самолете семейства Airbus A320, является самым новым членом семейства корпоративных лайнеров Airbus Corporate Jetliner (ACJ). Она была запущена в ноябре 2005 года и с тех пор по всему миру были заказаны около 25 самолетов. A318 Elite предназначен для обслуживания маршрутов средней протяженности. Дальность его полета достигает 7400 км. При этом уровень комфорт в салоне A318 Elite будет выше, чем в бизнес самолетах, обычно используемых на таких маршрутах.



## В Gulfstream работают 114 лицензированных техников.

Корпорация Gulfstream Aerospace объявила, что в 2010 году 51 сотрудник компании получили диплом FlightSafety International Master Technician.

В конце 2009 года в Gulfstream было 63 специалистов со званием Master Technician. Сейчас в компании работает 114 таких сотрудников, что больше чем у любого другого OEM-производителя, и сейчас, по меньшей мере по два дипломированных специалиста, работают в каждом из 10 сервисных центров Gulfstream и General Dynamics в Соединенных Штатах.

Программа подготовки Master Technician, начатая FlightSafety International в 1994 году, является комплексной и систематической серией курсов повышения квалификации, которые обеспечивают успешное развитие карьеры для технических специалистов. Эта программа считается в бизнес авиации стандартом повышения квалификации технических специалистов по обслуживанию самолетов.

Чтобы получить звание Master Technician необходимо успешно закончить пять курсов по обслуживанию конкретного самолета. Полная программа доступна для всех самолетов Gulfstream, за исключением моделей G150 и G450. Разработка программы этих курсов будет завершена в этом году.

Программа по каждому самолету содержит четырехнедельный курс первоначальной подготовки по обслуживанию и четыре недельных курса по особенностям конкретного воздушного судна, по двигателям и рулению, по поиску и устранению неисправностей, и по оперативному техническому обслуживанию.

По окончании специалист должен получить оценку на теоретических и практических экзаменах 90% или выше. Чтобы претендовать на статус Master Technician, специалист должен успешно заканчивать, по крайней мере, один курс каждые два года.



## Рига наращивает потенциал.

Базирующаяся в Берлине компания Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH (LBAS), специализирующаяся на техническом обслуживании, ремонте и капитальном ремонте деловых самолетов Bombardier, летом 2010 года создаст станцию технического обслуживания в Риге. Об этом 2 июня 2010 г. было подписано соглашение с рижской компанией Baltic Business Aviation Center Ltd. (BBAC)/ FBO Riga Ltd., а также дочерней компанией Lufthansa Technik – VIP & Executive Jet Solutions Division. Новый технический центр будет предлагать услуги по техническому обслуживанию деловых самолетов, включая линейки бизнес джетов Bombardier Learjet, Challenger и Global, а также Airbus ACJ и Boeing BBJ.

Ангар компании FBO Riga в аэропорту “Рига” будет использоваться для размещения персонала, оборудования и проведения технического обслуживания самолетов, нынешних и новых клиентов Lufthansa Technik, LBAS и FBO Riga.

Наличие данного центра технического обслуживания в Риге, позволит, привлечь клиентов из Восточной Европы и Азии.

Станция техобслуживания в Риге будет работать под управлением LBAS и обслуживать самолеты Bombardier. Обслуживание самолетов Boeing и Airbus будет осуществляться мобильной командой поддержки (Mobile Aircraft and Cabin Support (MACS)), которая является подразделением VIP & Executive Jet Solutions Division со штаб-квартирой в Гамбурге, Германия. MACS это новый сервис Lufthansa Technik, который предлагает VIP клиентам обслуживание и техническую поддержку их самолетов на месте базирования.

Создание сервисного центра является первым



этапом реализации трехстороннего меморандума о сотрудничестве, заключенного в 2009 году, между компаниями Baltic Business Aviation Center, Lufthansa Technik и Lufthansa Bombardier Aviation Services.

Компания FBO Riga сейчас заканчивает строительство и в июле этого года сдает в эксплуатацию терминал для пассажиров и экипажей бизнес авиации - GAT (General Aviation Terminal). На общей площади 1200 кв.м. расположены зал для пассажиров с баром и магазином duty free, помещение для предполетной подготовки и комната отдыха для экипажей, пункты контроля безопасности, иммиграционной и таможенной службы, офисные помещения. Это единственный в странах Балтии терминал бизнес авиации, расположенный в здании, примыкающем к перрону и позволяющий предоставлять полный набор услуг для бизнес авиации, на одном уровне с аэропортами Лондона, Парижа, Вены или Внуково.



## Boeing планирует построить новые президентские вертолеты.

Boeing Co. собирается побороться в новом тендере на разработку и производство вертолетов для президентов США в партнерстве с итальянской Finmeccanica. Производитель вертолетов AgustaWestland, дочерняя компания итальянского холдинга Finmeccanica, передаст Boeing лицензию на производство в США вертолета средней грузоподъемности AW101. С этим вертолетом, который будет называться Boeing 101, компания подаст заявку на участие в программе американских Военно-морских сил (ВМС) по созданию президентского вертолета.

Предыдущий тендер на постройку новых вертолетов для президентской администрации, объявленный предыдущим Президентом США, выиграла компания Lockheed Martin. Но первоначальная стоимость контракта на производство 28 вертолетов увеличилась с \$ 6 млрд. до \$ 13 млрд. И вновь избранный Президент США Барак Обама отменил заказ в июне 2009 г., аргументируя тем, что в кризис это неподъемная сумма для бюджета США.

Пентагон в настоящий момент собирает предварительную информацию от потенциальных участников конкурса. Организаторы тендера выражают надежду, что в новом конкурсе удастся создать флот из 23-28 вертолетов и при этом уложиться в сумму от \$ 6 до \$ 10 млрд. Потенциальные участники в свою очередь предполагают, что требования к президентским вертолетам в новых торгах будут смягчены. Ведь увеличение в два раза стоимости предыдущего контракта произошло как раз из-за слишком высоких запросов Пентагона.

Пока еще не ясно будут ли изменены антитеррористические требования, такие как защита от химического и биологического оружия, а также от электромагнитного воздействия ядерного взрыва, но точно известно, что снижена планка максимальной дальности полета без дозаправки с 315 миль до 275 миль.



Цель этой программы заключается в замене старых вертолетов, на которых в настоящее время летают Президент и его помощники на более современные, которые могли бы обеспечить защиту от террористических нападений. В тоже время Президент Обама придя в Белый Дом сказал, что он может продолжать летать на старых вертолетах, которые Сикорский построил в 70-х – 80-х годах прошлого века.

Договор с Finmeccanica позволит получить Boeing в полном объеме интеллектуальную собственность, технические данные и права на производство в рамках программы президентского вертолета. Вертолеты будут собираться рабочими Boeing на одном из американских заводов компании. Если вертолет Boeing победит в конкурсе, компания возьмет на себя роль главного подрядчика, будет проектировать, строить и поставлять эти вертолеты. AgustaWestland будет привлечена в качестве одного из субподрядчиков.

## Eurocopter делает бесшумный вертолет

Несмотря на все свои преимущества, вертолеты, по сравнению с другими видами транспортных средств, обладают существенным недостатком – они слишком шумные.

Недавно компания Eurocopter, разрабатывающая вертолеты уже не первый десяток лет, представила на суд экспертов и потребителей технологии, позволяющие существенно снизить показатели «шумности» аэродинамических летательных аппаратов.



Во-первых, сделать вертолеты тише можно благодаря использованию лопастей несущего винта Blue Edge, кардинально отличающихся от привычных по форме и конструкции. Лопастя Blue Edge уже прошли тестовые испытания с использованием вертолетов EC155. Как оказалось, результаты превзошли все ожидания.

Вдобавок к Blue Edge, Eurocopter планирует в ближайшем будущем продвигать технологию Blue



Pulse. Суть ее работы заключается в использовании трех специальных модулей, встроенных в заднюю кромку каждой лопасти. Пьезоэлектрические моторы приводят эти модули в движение со скоростью 15-40 взмахов в секунду, что, в свою очередь, снижает уровень производимого винтом шума.

## Службы поддержки бизнес джетов готовы к чемпионату мира по футболу.

Турнир, который должен привлечь более 400 тысяч зрителей, будет проводиться на 10 стадионах в девяти городах по всей Южной Африке

Отрасль деловой авиации начала выделять специальные ресурсы для оказания помощи своим клиентам в ходе предстоящего Чемпионата Мира по футболу 2010 в Южной Африке. Мировой турнир продлится в течение месяца с 11 июня на 11 июля 2010 года.

Embraer объединяет усилия с AdoAir Maintenance, подразделением AdoAir Aviation Group, базирующемся в Йоханнесбурге, Южная Африка. Эта компания получила статус авторизованного сервисного центра Embraer в 2009 году. Компания имеет все возможности и сертификаты для поддержки деловых самолетов Embraer, и будет доступна круглосуточно в течение всего Чемпионата для оказания услуг и поддержки клиентов.

Корпорация Gulfstream Aerospace также расширяет службу технической поддержки на этом мероприятии. Компания снарядила команду из четырех технических специалистов в Йоханнесбурге, четырех специалистов в Кейптауне и одного представителя службы полевой технической поддержки в Йоханнесбурге. Для прибытия к местам проведения игр, расположенным недалеко от Йоханнесбурга и Кейптауна инженеры будут использовать наземный транспорт, а в случае необходимости выезда к более отдаленным местам проведения матчей будет задействована авиация.

Hawker Beechcraft Corporation также направил одну из своих команд быстрого реагирования в Южную Африку для поддержки владельцев воздушных судов и операторов во время этого мероприятия. Бригада будет базироваться в аэропорте Лансерия (Lanseria) на базе авторизованного сервисного центра и эксклюзивного дистрибьютора в регионе Hawker Beechcraft Corporation - National Airways Corporation. Запущенная в начале этого года программа команд быстрого реагирования включает в себя



обученных технических специалистов, которые размещаются в районах аэропортов и обеспечивают непосредственную поддержку клиентов во время путешествий на крупные международные мероприятия.

Руководить командой поддержки Dassault Falcon будет менеджер по поддержке клиентов Жан-Пьер Агнелот (Jean-Pierre Agnelot), который будет находиться в течение месяца, пока идет ЧМ 2010, в аэропорте Лансерия, Йоханнесбург. Он будет управлять двумя авторизованными сервисными центрами (Execujet South Africa и Bhakari Aviation Services) и центром распределения запасных частей. «Для улучшения поддержки мы значительно расширили ассортимент запасных частей стоимостью свыше \$ 1 млн.», сказал вице-президент Dassault Falcon Жан Кэнаки (Jean Kayanakis).

Dassault Falcon прогнозирует в период проведения турнира интенсивное движение самолетов. Большинство операторов воспользовалось специальной сервисной программой доступной через Falcon Customer Portal – «Дайте нам знать, прежде чем отправитесь в путь» (Let Us Know Before You Go), которая помогает службе поддержки предвидеть маршруты полетов и гарантировать техническое обеспечение в случае необходимости.

На Чемпионат Мира по футболу 2010 планируется прибытие более 400 тысяч зрителей, матчи будут сыграны на 10 стадионах в девяти городах ЮАР - Йоханнесбург (2 стадиона), Дурбан, Кейптаун, Претория, Порт Элизабет, Блумфонтейн, Поллокване, Нелспруите и Рустенбург.

## Eclipse заходит в Россию на второй круг.

Правительство Ульяновской области не отказалось от идеи разместить на территории Особой экономической зоны (ОЭЗ) портового типа производство сверхлегкого бизнес-джета Total Eclipse EA-500, известного ранее как Eclipse 500. Однако на этот раз российская сторона намерена начать с создания авиакомпании, которая станет стартовым заказчиком на новые машины и, тем самым, привяжет американского разработчика к ульяновской площадке.

Правительство Ульяновской области возобновило переговоры с новыми владельцами Eclipse Aerospace, ранее известной как Eclipse Aviation, об организации производства сверхлегкого бизнес-джета Total Eclipse TE-500, сообщил журналистам на выставке ILA 2010 губернатор Ульяновской области Сергей Морозов. По его словам, сейчас переговоры ведутся с новыми собственниками компании, причем не только о совместном выпуске самолетов на территории расположенной в регионе ОЭЗ портового типа, но и о размещении заказа на EA-500. “Мы планируем не только заняться созданием предприятия (по производству самолетов - “АвиаПорт”), но сначала решить вопрос с созданием авиационной компании, которая могла бы сделать стартовый заказ, и таким образом окончательно привязать к себе наших американских партнеров”, - сказал он. По словам губернатора, речь могла бы идти о приобретении 20-25 машин.

Как известно, в 2009 году предприниматели Майкл Пресс (Michael Press) и Мэйсон Холленд (Mason Holland) приобрели компанию Eclipse Aviation, провели ее финансовое оздоровление и ребрендинг, после чего в сентябре того же года приступили к возобновлению производства самолета Eclipse под именем Total Eclipse EA-500. Новый лайнер получил более совершенную навигационную систему и ряд дополнительных функций. При этом стоимость

самолета с заводской гарантией повысилась до \$2,15 млн. Также новые владельцы компании заявили о готовности модернизировать ранее выпущенные самолеты.

Помощник губернатора Ульяновской области Николай Никифоров уточнил “АвиаПорту”, что новые владельцы компании, с которыми уже проведено два раунда переговоров, очень позитивно смотрят на проект организации производства в России, полагая, что “российская команда наиболее продвинута и реалистична”.

Что касается проекта создания авиакомпании, С.Морозов отметил, что соответствующий бизнес-план уже прошел предварительное рассмотрение в финансовых институтах и после доработки будет снова представлен ряду банков, прежде всего Сбербанку. Базирование новой авиакомпании ожидается в Ульяновске, в аэропорте “Восточный”, где планируется создать центр технического обслуживания не только EA-500, но и других самолетов авиации общего назначения.

Н.Никифоров полагает, что приобретение самолетов полностью оправдано. “Сначала надо закупить машины, оценить спрос, и только затем запускать производство”, - уверен он. При этом речь может идти не только о новых самолетах, а о машинах, выпущенных ранее и прошедших модернизацию до технического лица EA-500. “У компании есть 26 машин, которые пришли от перевозчика DayJet Services, которые стали собственностью Eclipse Aerospace. Мы провели переговоры и получили согласие, что эти машины с необходимыми доработками могут поставляться уже через пол года, причем по очень льготной цене”, - сказал он. Также помощник губернатора напомнил, что незавершенное производство Eclipse Aerospace составляет порядка 20 бортов.

Перспективы проекта организации сборки Eclipse в России столь же неоднозначны, сколь и перспективы всего сегмента сверхлегких бизнес-джетов. В условиях мирового финансового кризиса только два производителя смогли довести свои замыслы до реализации - это Cessna со своим проектом Mustang, и Embraer с Phenom 100. На подходе Honda Jet, однако, эта машина окажется несколько дороже конкурентов. Н.Никифоров напоминает, что согласно многочисленным прогнозам на машины такого класса в ближайшие годы ожидается высокий спрос: до 3000 бортов к 2020 году. “И это количество будет разделено между двумя-тремя конкурентами”, - отмечает он. Впрочем, банкротство Eclipse Aviation, крах Adam и ряда других разработчиков наглядно показали, каковы рыночные реалии, по крайней мере на конец прошлого - начало нынешнего десятилетия. С этой точки зрения, осваивая сначала эксплуатацию и, прежде всего, техническое обслуживание и ремонт ряда типов самолетов авиации общего назначения, приобретая несколько лайнеров EA-500, российские бизнесмены смогут пощупать рынок, перед тем как запускать в серию рискованный продукт. Но объективную оценку потенциала рынка можно будет получить только после сертификации новой машины Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета и, кроме того, введения уведомительного порядка использования воздушного пространства. Летать по разрешениям на машине, сертифицированной как единичный экземпляр, могут только частные владельцы, однако они не смогут гарантировать устойчивый спрос на серийно выпускаемый лайнер.

*Олег Пантелеев*

Источник: АвиаПорт.Ru



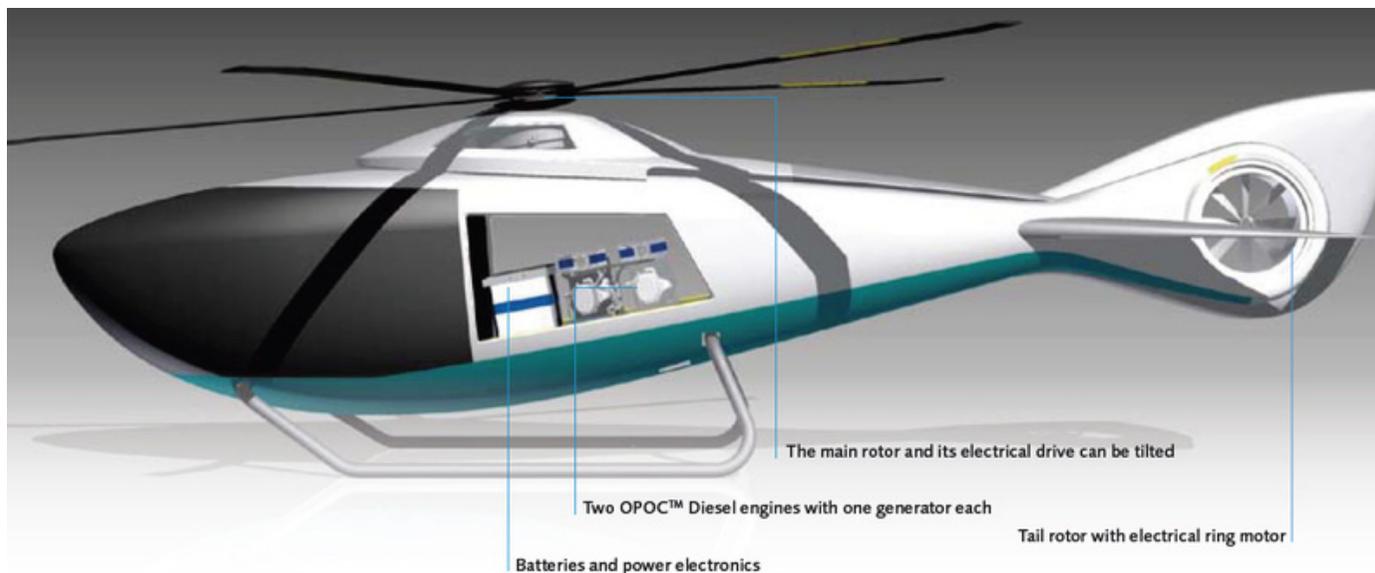
## EADS демонстрирует новые концепции.

На выставке ILA 2010 в Берлине консорциум EADS продемонстрировал энергосберегающие концепции, которые могут использоваться в частной авиации. Это использование биотоплива, полученного из водорослей и концепция гибридного двигателя для вертолётов. Проектами руководит EADS Innovation Works (подразделение, ответственное за корпоративные исследования и технологии).

Впервые в публичной демонстрационной программе показан полет самолета на биотопливе, произведенном из водорослей. Самолет нового поколения Diamond Aircraft DA42, оснащенный двумя дизельными двигателями Austro Engine AE300, принял участие в ежедневной программе демонстрационных полетов.

Из-за более высокого содержания энергии в биотопливе из водорослей, расход топлива у самолета Diamond DA42 на 1,5 литра в час меньше, чем у самолетов, потребляющих обычное топливо JET-A1, при сохранении равной мощности. Тесты также показали, что было необходимо внести лишь незначительные изменения и коррективы в конструкцию двигателей самолета для его работы на биотопливе из водорослей.

Водоросли считаются перспективным потенциальным сырьем для производства биотоплива, так как некоторые их виды содержат большое количество масла, которое может быть извлечено, переработано и очищено для различных целей. Водоросли могут выращиваться на землях плохого качества с использованием не питьевой или соленой воды.



Измерения качества выхлопных газов показывают, что биотопливо из водорослей содержит в восемь раз меньше углеводов, чем керосин, полученный из сырой нефти. Кроме того, выбросы оксида азота и серы также будут сокращены (до 40 процентов меньше оксида азота и около 10 мг оксида серы против 600 мг у обычного топлива Jet-A1) в связи с очень низким содержанием азота и серы в биотопливе по сравнению с ископаемым топливом.

Также компания представила инновационную концепцию гибридного двигателя для вертолётов.

К основным компонентам этой гибридной системы относятся дизельно - электрические моторы - генераторы, две батареи высокой эффективности и электрический блок, контролирующей вырабатываемую энергию для большей эффективности. Технология OPOC (Opposed Piston, Opposed Cylinder - оппозитные поршни и цилиндры) позволяет сократить расход топлива до 30% по сравнению с нынешними газотурбинными двигателями.

Четыре независимых источника энергии двигательной установки такого типа обеспечивают

высокий уровень безопасности и эффективности полёта. Несколько типов двигателей внутреннего сгорания могут быть совместимы с такой гибридной системой.

Строение гибридной системы позволяет главному ротору и его электрическому приводу быть наклоненными вперед во время полета. Это позволяет фюзеляжу вертолёта оставаться в оптимальном положении, что снижает аэродинамическое сопротивление и при этом сокращает сопротивление и количество потребляемого топлива. Так как хвостовой винт не связан с источником энергии основного винта, он может быть отключен на высоких скоростях. Во время полёта стабильность и контроль наряду с балансом крутящего момента несущего винта обеспечиваются аэродинамическими характеристиками хвостовой части вертолёта.

Это один из проектов EADS Innovation Works, объединённых под общим названием eCO2avia, и он является одним из многих примеров успешных исследований, проведённых подразделениями консорциума EADS, в интересах достижения высокого уровня защиты окружающей среды.

## Gulfstream рассчитывает на двузначные цифры роста в 2011 году.

Gulfstream Aerospace и Jet Aviation смогут вернуться к росту в этом году, сказал председатель правления и генеральный директор General Dynamics Джей Джонсон на 26-й ежегодной конференции Sanford C. Bernstein Strategic Decisions Conference.

Г-н Джонсон предсказал, что авиационное подразделение его компании начнет «привлекательную траекторию роста» в этом году и «ожидает двузначных показателей роста» в следующем году. Последнее предположение основывается на начале поставок новых самолетов Gulfstream G250 и G650.

«Объем заказов авиационной группы на конец первого квартала 2010 г. составил \$ 18,5 млрд. и уровень заказов вырос по сравнению с четырьмя последними кварталами», сказал Джонсон. «Мы по-прежнему наблюдаем большой спрос на крупногабаритные самолеты, и мы настроены на то, чтобы поставить 77 таких самолетов в 2010 году».

По словам Джонсона, также произошли «некоторые улучшения» на рынке средних бизнес джетов, так как количество подержанных самолетов снижается, «и возможно в этом году мы перешагнем рубеж 14 запланированных поставок средних самолетов».

Тем временем, Jet Aviation также наблюдает солидный рост на услуги по техническому обслуживанию и большой спрос на свои FBO, услуги по управлению самолетами и чартерные перевозки, добавил г-н Джонсон.

Эти прогнозы высшего руководства подтверждаются заявлениями подчиненных. Накануне Азиатской выставки деловой авиации, открывающейся 10 июня 2010 г. в Международном аэропорте Макао, вице-президент по международным продажам Gulfstream Роджер Сперри сообщил, что Азиатско-Тихоокеанский регион стал одним из самых привлекательных рынков для всей бизнес авиации и для компании Gulfstream в частности.

Сегодня в производственной программе Gulfstream крупногабаритные бизнес джеты составляет 63% от общего количества поставок, а такие самолеты



наиболее популярны в Китае, Гонконге и Макао. «Если мы посмотрим на рынок Китая и всего региона, то увидим значительный потенциал роста этого сегмента», сказал г-н Сперри.

Азия была самым надежным рынком бизнес джетов в прошлом году с 15-процентным ростом по сравнению с 2008 годом. Такие данные привела аналитическая компания Teal Group. Это на 13% больше роста на европейском рынке и на 2% больше США. Gulfstream в последнее время наблюдает смещение продаж из Северной Америки (ранее здесь реализовывалось 60% самолетов) на международные рынки (теперь здесь продается 60% бизнес джетов). И в основном такое перераспределение заказчиков произошло за счет увеличения спроса на азиатских рынках.

Teal Group прогнозирует, что наиболее высокие темпы роста в период с 2010 по 2019 будут в сегменте больших, дальнемагистральных деловых самолетов, на который как раз приходится большая часть продаж Gulfstream.

Роджер Сперри указал на ряд тенденций, которые поддерживают рост деловой авиации в Азии:

- Рост богатства в последнее десятилетие;
- Сильная экономика азиатских стран;
- Динамичная бизнес культура;

- Упрощение летных процедур в Китае;
- Обязательство со стороны китайского правительства построить 97 аэропортов до 2020 г.;
- Сотрудничество Главного управления гражданской авиации Китая по сертификации и регистрации воздушных судов деловой авиации;
- Появление новых источников финансирования;
- Признание правительством и промышленностью того, что деловая авиация помогает стимулировать экономический рост.

Но г-н Сперри указал на некоторые факторы, тормозящие развитие. «Аэропортовая инфраструктура постепенно улучшается, перроны и терминалы для бизнес авиации развиваются, но эти усилия все еще отстают от спроса. Тем не менее, мы видим признание правительственными учреждениями этих проблем, воодушевлены их поддержкой», говорит Сперри.

Пока в Юговосточной Азии и Океании насчитывается в общей сложности 113 бизнес джетов Gulfstream, что составляет лишь 6% от всех самолетов находящихся в эксплуатации. Из 113 самолетов в материковом Китае насчитывается 17 самолетов, в Гонконге - 22 самолета и на Тайване 4 бизнес джета.

## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 7 по 13 июня 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетами.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолёта. А о том, был ли совершен рейс или нет, остается за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs.
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире.
- Индекс стоимости летного часа в Европе.
- Стоимость летного часа по самым популярным самолетов в системе Avinode
- Самые популярные самолеты.

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней, с 7 по 13 июня 2010 г.

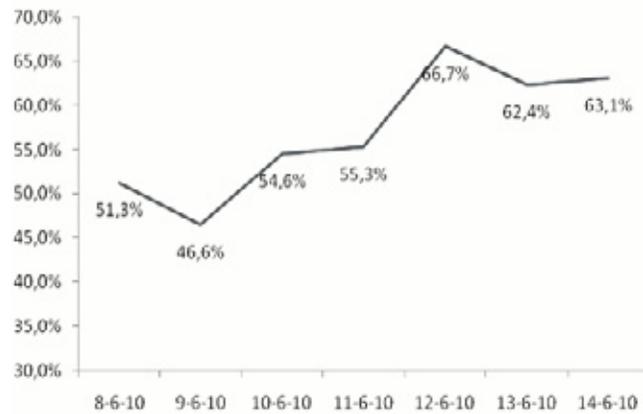
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	60	35	126	34	59	8	24	280
Германия	28	59	46	24	26	21	9	118
Франция	131	41	105	47	86	2	151	213
Швейцария	39	17	51	2	21	2	13	114
Италия	58	36	88	29	81	3	134	133
Австрия	2	23	6	2	2	1	1	48
Россия	20	19	224	12	116	1	121	477

### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 7 по 13 июня 2010 г.

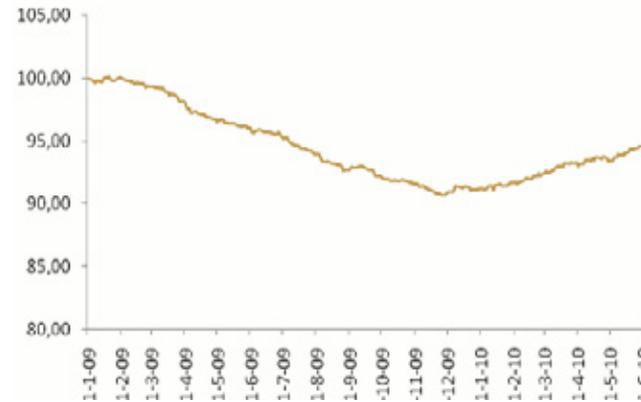
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	44	5	9	4	5	3	5	14
Германия	6	32	2	3	1	1	5	10
Франция	14	3	18	7	11	3	8	20
Швейцария	4	1	8	4	4	2	5	7
Италия	3	4	7	5	6	2	1	5
Австрия	1	3	4	1	2	1	2	9
Россия	0	3	1	5	0	0	5	7

**Индекс наличия свободных самолетов**



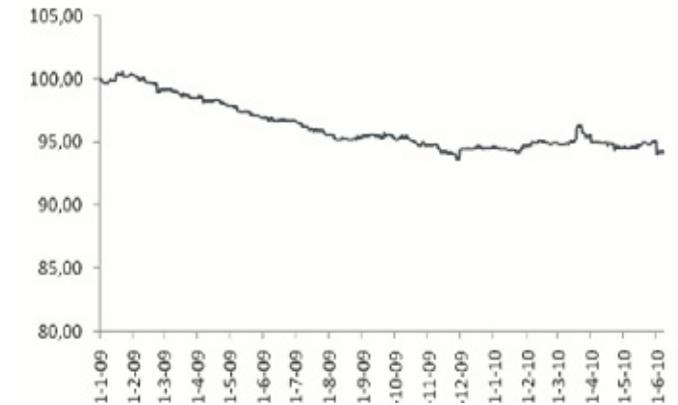
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней. Самолет считается доступным, когда в период 00:00-23:59 с ним не производятся никакие действия.

**Индекс стоимости летного часа в мире.**



Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. 100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

**Индекс стоимости летного часа в Европе.**



Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. 100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 3539€.

**Индекс спроса.**

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



**Стоимость летного часа популярных самолетов.**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1657	€ 1574	€ 1575
Cessna Citation Excel	€ 2730	€ 2691	€ 2783
Bombardier Challenger 604	€ 4734	€ 4400	€ 4406

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3 самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку). Стоимость рассчитана на основе 27 Cessna Citation Jet, 30 Cessna Citation Excel и 40 Bombardier Challenger 604.

**Самые популярные самолеты.**

Место	Тип самолета	месяц назад
1	Citation Excel/XLS	2
2	Challenger 604/605	1
3	Citation CJ2	3
4	Citation Mustang	6
5	Learjet 60	5
6	Challenger 300	4
7	Citation Sovereign	7
8	Embraer Legacy 600	8
9	Citation Bravo	9
10	Citation II	10

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на тип самолета за последние 30 дней.