



Росавиация предупреждает

В связи с проводимыми Федеральным агентством воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации (Росавиация) мероприятиями по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» необходимо:

- Пройти обучение в сертифицированных авиационных учебных центрах по утвержденным Программам.
- Зарегистрироваться в Межрегиональных территориальных управлениях Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, с целью внесения в единую электронную базу Росавиации данных по авиационному персоналу, воздушным судам и эксплуатантам авиации общего назначения, в том числе в «Реестр выданных свидетельств авиационного персонала».
- Получить в Межрегиональных территориальных управлениях Федерального агентства воздушного транспорта новое свидетельство пилота любителя гражданской авиации Российской Федерации или свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна Российской Федерации.
- Внести в новые свидетельства необходимые квалификационные отметки и своевременно продлевать срок их действия.

Информация о Программах подготовки пилотов к выполнению полетов по уведомительному порядку использования воздушного пространства Российской Федерации, а также перечень контрольных вопросов по Программе размещены на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации в разделе «Авиационные учебные центры».



Вертолеты над бизнес-центрами

Сегодня, когда возможность разрешения полетов над Москвой приобрела реальные перспективы, закономерен вопрос о преимуществах возможности посадки частного вертолета на крышу бизнес-центра.

стр. 5

СОБЫТИЕ

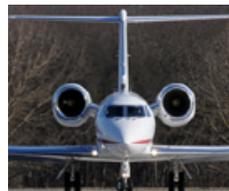


Внуково-3 оторвалось от земли

В аэропорту Внуково возник конфликт между операторами терминалов деловой авиации. РКК «Энергия» требует через суд снести участок автодороги и автостоянку, примыкающие к «Внуково-3».

стр. 6

СОБЫТИЕ



25 лет с первого полета Gulfstream GIV

Gulfstream Aerospace отмечает сегодня 25-ю годовщину со дня первого полета самолета модели Gulfstream IV, самого продаваемого крупногабаритного дальнемагистрального реактивного самолета бизнес-класс в мире.

стр. 7

АНАЛИТИКА



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация с 20 по 26 сентября 2010 г.

стр. 9

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

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



AW139 с российским сертификатом

AgustaWestland сообщает, что средний двухдвигательный вертолет AW139 получил российский гражданский сертификат, удовлетворив требованиям МАК. МАК выдал российскую карту данных сертификата типа AW139. Это уже четвертый вертолет компании, имеющий российский сертификат. Ранее гражданскую сертификацию прошли AW119Ke, AW109 Power и Grand.

Тщательно испытанные в самых экстремальных условиях, в таких регионах, как Канада и Ближний Восток, вертолеты AW139 соответствуют сложным российским эксплуатационным требованиям, и в то же время сочетают в себе высокий уровень технологий, безопасности и широких возможностей. В России первый заказ на AW139 был размещен компанией HeliClub в мае 2010, которая будет использовать этот вертолет для выполнения корпоративных и пассажирских перевозок.

Также в России будет создано сборочное производство вертолета AW139, которое будет управляться совместным предприятием ОАО «Вертолеты России» и AgustaWestland. Прогнозируемый объем производства более 20 вертолетов в год, который планируется достичь при постепенном увеличении выпуска вертолетов с 2011 до 2015 года.

AW139 недавно завершил четырехнедельное демонстрационное турне по России. Во время него вертолет был продемонстрирован многим потенциальным покупателям. AW139 прибыл в Москву 19 мая 2010 г., а затем делал остановки в некоторых крупных городах России, в том числе Казани и Уфе прежде, чем прилететь в Тюмень и Сургут для интенсивных летных проверок в рамках соглашения с UTair.



Embraer далеко летит

Демонстратор Embraer Lineage 1000 недавно вошел в историю, совершив полет на самое большое расстояние, на которое когда-либо летали самолеты Embraer. В своем первом беспосадочном полете из Мумбаи в Индии в лондонский аэропорт Лутон Lineage 1000 покрыл расстояние в 4015 морских миль (7435 км) за 9 часов 15 минут. В условиях безветрия это расстояние эквивалентно 4400 морских миль (8149 км).

«На протяжении этого года наш демонстратор сверхбольшого бизнес джета Lineage 1000 совершил турне по всему миру, и мы удовлетворены тем, что оно завершилось полетом из Мумбаи в Лондон на максимальное расстояние для всех самолетов Embraer» сказал исполнительный вице-президент Embraer Executive Jets Луис Карлос Аффонсо. «Наши клиенты высоко оценили сочетание дальности и комфорта, которые предлагает Lineage 1000, и поэтому особенно важен маршрут, связывающий азиатские и европейские рынки. Совершив полет в реальных условиях эксплуатации, Lineage 1000 показал еще одно свидетельство возможности наших самолетов».

Полет был выполнен в соответствии с требованиями по запасу топлива индийским Управлением Гражданской авиации. При этом на борту самолета находилось семь человек - три члена экипажа и четыре пассажира - типично для Lineage 1000. С появлением этой новой пары городов в возможностях Lineage 1000 владельцы, пассажиры и потенциальные путешественники этого бизнес джета смогут спокойно перемещаться на межконтинентальных расстояниях в непревзойденном стиле и комфорте.



Nextant 400XT совершил первый полет

Nextant Aerospace объявила о первом полете своего самолета Nextant 400XT. Этот самолет является переоборудованным Beechjet 400A/Hawker 400XP, в которых установлены новые двигатели Williams FJ44 - 3AP, новая авионика Rockwell Collins Pro Line 21, и сделан капитальный ремонт планера и новый интерьер. Полет был совершен 8 сентября 2010 года в аэропорте города Кайахога.

«400XT работал безупречно и превзошел все наши ожидания уже в первом полете. Мы с нетерпением ждем начала летных испытаний и по-прежнему рассчитываем получить сертификат на использование двигателей Williams FJ44 - 3AP в течение первого квартала 2011 года», сказал президент Nextant Aerospace Джеймс Миллер.

Самолет Nextant Aerospace 400XT значительно улучшен по сравнению со своим предшественником, чрезвычайно популярным Hawker Beechjet 400A/XP. Дальность полета нового самолета на более чем 50% больше по сравнению с Hawker 400A, увеличившись до 2000 морских миль при одновременном сокращении эксплуатационных затрат на 30%. 400XT оснащен авионикой Pro Line 21, которая следит за двигателями Williams International FJ44-3AP с полностью цифровой системой управления и соответствует будущим требованиям NextGEN для авионики самолета. В качестве опции самолет может оснащаться вертикальными законцовками крыла.



Американские законодатели готовы помочь бизнес авиации.

Сначала Сенат США, а затем и Конгресс одобрили закон, по которому в этом году возможно ускорение возмещения расходов на стратегические покупки для ведения бизнеса, в том числе и на воздушные суда деловой авиации. Национальная ассоциация деловой авиации (NBAА), которая на протяжении нынешнего года горячее поддерживала этот законопроект, приветствовала положительное решение законодателей.

«NBAА приветствует действия Сената и Конгресса США и настоятельно призывает Белый Дом утвердить в этом месяце прошедшую версию закона, который позволит компаниям воспользоваться возможностью ускоренной или «бонус» амортизации до конца года», сказал президент и генеральный директор NBAА Эд Болен. «Возможность быстрого восстановления капитальных затрат на приобретение активов, в том числе и на бизнес джеты, полезно для бизнес авиации и для экономики в целом».

«Ускоренная амортизация является проверенным стимулом для инвестиций, и это может оказать существенную поддержку сообществу бизнес авиации», объяснил Болен. «Авиационная отрасль продолжает бороться с последствиями медленного восстановления продаж самолетов и бизнес полетов, а также с потерей рабочих мест в сложной экономической ситуации».

Ранее в этом году NBAА выступила совместно с более 80-ю американскими компаниями с открытым письмом к лидерам Палаты представителей и Сената, в котором призывалось к возобновлению «бонус» амортизации, срок которой истек в конце 2009 года.



Textron приспосабливается к нерадужным перспективам рынка

Textron Inc. на днях сообщил о корректировке графика производства самолетов и сокращении численности персонала в дочерней компании Cessna, в связи с неопределенными перспективами на рынке деловой авиации и, соответственно, с заказами на новые самолеты.

«В то время, как мы видим хорошие показатели работы в большинстве наших подразделений, заметного улучшения активности в бизнес авиации мы пока не наблюдаем», говорит председатель и генеральный директор Textron Скотт С. Доннелли. «Таким образом, мы предпринимаем действия по дальнейшей реструктуризации производства в Cessna».

В авиапроизводителе собираются сократить еще 700 рабочих мест, в дополнение к 8000 сотрудников, сокращенных в разгар кризиса в 2008 году. Некоторые зарубежные СМИ сообщают, что генеральный директор Cessna Джек Пелтон отправил по электронной почте во вторник сотрудникам Cessna сообщения о предстоящих мерах. В нем глава компании сообщил, что аннулирование заказов уменьшилось, но ожидавшееся восстановление и рост рынка бизнес авиации в течение года не оправдались, и момент, когда начнется подъем, остается неопределенным. В настоящее время сроки начала увольнений неопределенны.

Несмотря на пессимизм в отношении перспектив, компания по-прежнему ожидает, что в 2010 году прибыль на акцию будет находиться в диапазоне от \$ 0,55 до \$ 0,65. А денежный поток от текущей деятельности по результатам года ожидается в размере около \$ 400 млн., уменьшившись по сравнению с предыдущими планами в \$ 500 - \$ 550 млн., что отражает ожидающееся снижение поставок самолетов.



Embraer выбрал партнера

В Москве, в рамках пятой Международной выставки деловой авиации JetExpo 2010, Embraer выбрал своего российского партнера по продажам самолетов. Теперь, если надо купить самолет производства Embraer, надо направляться во Внуково-3, который теперь является уполномоченным представителем по продажам этого производителя в России. Это сообщение бразильской компании прозвучало во время вечеринки Jet Family Party, по случаю открытия выставки Jet Expo 2010.

«Мы рады приветствовать «Внуково-3» в качестве торгового представителя Embraer в России», сказал исполнительный вице-президент Embraer Executive Jets Луис Карлос Аффонсо. «Embraer уже стало очень важно присутствие на рынке России, где работает более 30 бизнес джетов Legacy 600. Благодаря партнерству с «Внуково-3», лидера бизнес авиации в России, мы рассчитываем насытить этот рынок нашими лучшими самолетами».

Линейка деловых самолетов Embraer Executive Jets состоит из семи бизнес джетов: Phenom 100, Phenom 300, Legacy 450, Legacy 500, Legacy 600, Legacy 650, Lineage 1000.

«Мы гордимся доверием Embraer при выборе «Внуково-3» в качестве партнера для продвижения деловых самолетов Embraer в России», говорит председатель совета директоров «Внуково-3» Виталий Ванцев. «Это станет важным дополнением к нашему широкому спектру услуг и портфелю продуктов. Мы возлагаем большие надежды на российский рынок, особенно потому, что самолеты Embraer являются всемирно известными и очень хорошо подходят для этого региона».



Новый вице-президент по продажам Hawker Beechcraft регионе ЕМЕА.



Hawker Beechcraft Corporation 22 сентября 2010 г. объявила о назначении Скотта Пламба (Scott Plumb) на должность вице-президента по продажам реактивных самолетов Hawker в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке (регион ЕМЕА). В этой должности г-н Пламб будет отвечать за продажи всех реактивных самолетов Hawker в регионе

ЕМЕА. Он присоединяется к руководящей команде подразделения по продажам, в которой уже работает Питер Уолкер (Peter Walker), недавно назначенный на должность вице-президента по продажам Beechcraft в регионе ЕМЕА.

Пламб имеет более чем 20-летний опыт работы в области продаж и управления маркетингом в авиационной отрасли, накопленный на различных должностях в Gulfstream Aerospace, Airbus Industrie и British Aerospace. В последнее время он работал в VistaJet Aviation Services, в должности коммерческого директора и члена правления, отвечая за все продажи и маркетинговую деятельность в Европе, на Ближнем Востоке и в Азии.

Скотт Пламб получил степень бакалавра политологии в колледже святого Олафа в Нортфилде, штат Миннесота, и на протяжении всей своей карьеры постоянно совершенствовался на бизнес курсах по менеджменту в авиации.



Gulfstream назначил двух вице-президентов по контролю за производством

Оба вице-президента будут работать под руководством Денниса Стулигросса (Dennis Stulgross), старшего вице-президента направления эксплуатации компании Gulfstream.



Грег Коллетт (Greg Collett) назначен на должность вице-президента по контролю за начальной стадией производства. В рамках своей новой должности г-н Коллетт будет осуществлять контроль за начальной стадией производства крупногабаритных самолетов компании Gulfstream, к которым относятся модели Gulfstream G650, G550 и

G450. Г-н Коллетт, кроме того, отвечает за реализацию программ усовершенствования самолетов и внедрение перспективных производственных технологий, а также за работу центра компании в Мехикали, где компания Gulfstream производит электропроводку, материалы из листового металла, сборочные узлы и детали машинной выработки, используемые в производственном процессе.

Ранее г-н Коллетт занимал должность директора отдела разработки и производства новой продукции, в задачи которой входил контроль за производством модели G650. До вступления на эту должность г-н Коллетт был руководителем отдела завершающей стадии производства в Саванне, в рамках которого он осуществлял контроль за процессом комплектации крупногабаритных самолетов компании.

Грег Коллетт получил степень бакалавра в области машиностроения в Янгстаунском университете штата Огайо.

Остин Шонц (Austin Shontz) назначен на должность вице-президента по контролю за завершающей стадией производства Г-н Шонц, занимавший ранее должность вице-президента направления эксплуатации и завершающей стадии разработки и проектирования в Саванне, теперь будет осуществлять



руководство завершающей стадией производства выпускаемых здесь крупногабаритных самолетов Gulfstream. Помимо этого, он осуществляет контроль за завершающей фазой разработки и проектирования, завершающей фазой исследований и опытно-конструкторских разработок и процессом дизайна интерьера. В сферу других его обязанностей входит руководство обеспечением материалами в рамках завершающей стадии производственного цикла в Саванне и работами по проектированию в центрах компании в городах Аплтон (штат Висконсин), Лонг-Бич (штат Калифорния) и Даллас.

Г-н Шонц приступил к работе в компании Gulfstream в 1997 году на должности директора по производству в Саванне. В 1999 году он был назначен руководителем отдела окончательной сборки в Лонг-Бич. Г-н Шонц также занимал должность руководителя отдела эксплуатации.

Г-н Шонц получил степень бакалавра в области организации промышленного производства в Университете штата Айова, а степень магистра делового администрирования - в Университете Пеппердайна.



Вертолеты над бизнес-центрами

Еще в начале 90-х российские девелоперы стали проектировать и строить высотные здания с вертолетными площадками. Сегодня, когда возможность разрешения полетов над Москвой приобрела реальные перспективы, закономерен вопрос о преимуществах возможности посадки частного вертолета на крышу бизнес-центра.

В отличие от Нью-Йорка, где почти каждый второй крупный бизнес-центр располагает вертолетной площадкой, в Москве, по данным Penny Lane Realty, таких зданий всего девять. Правда, в трех из них - МФК "Авилон Плаза" и двух башнях ММДЦ "Москвасити" площадка рассчитана только для приема транспортно-пожарной кабины спасательного вертолета. Полноценную посадку вертолета можно будет осуществить на крышах "Victory Plaza", "Nordstar Tower", "Yamskoe Plaza", "GreenWood", "Домников" и "Профико".

Изначально вертодром планировался на крышах 60-этажного многофункционального комплекса Imperia Tower и 20-этажной башни Cherry Tower - но из-за кризиса данная «опция» была отменена. Кроме того, бизнес-парки "Красные холмы", "Новоспасский двор" и "Красная роза" обладают значительными территориями с подходящим ландшафтом для организации вертолетных площадок на прилегающей территории.

Реальность открытия воздушного пространства над Москвой уже практически ни у кого не вызывает сомнений. С одной стороны, законодательные органы активизировали разработку нормативных актов, разрешающих полеты над столицей. С другой, уже начаты работы по внедрению в столице инновационной системы управления воздушным движением в рамках "Городской целевой программы возрождения и развития региональных авиаперевозок с использованием малой авиации на 2007-2010 годы". Эта работа связана, прежде всего, с



необходимостью обеспечения безопасности полетов над городом.

Вопрос безопасности для полноценного функционирования вертолетных площадок на территории бизнес-центров является ключевым. В одной стороны, нужно учитывать технические параметры: особо устойчивые к постоянной дополнительной нагрузке несущие конструкции, усиленные каркасы и материалы с низкой вибрацией и шумоизоляцией, бетонное или асфальтированное посадочное место, рулежная дорожка, площадка с емкостями для топлива и смазочного материала, метеорологическая и радиотехническая аппаратура. С другой стороны, для полетов над городом и посадки на здания с огромным количеством людей требуется высокий квалификационный уровень пилота. Человеческий фактор для авиации вообще имеет решающее значение, и пускать в небо всех подряд было бы неправильно, поэтому малую, частную авиацию

называть общедоступной – нельзя. Это подтверждает статистика происшествий в Подмоскowie, где полеты осуществляются уже несколько лет, а попробовать себя в качестве пилота может любой желающий, даже если летать ему по нормам безопасности нельзя.

Так, у крупнейшего в России официального дилера по продаже и обслуживанию вертолетов марки Robinson, компании "Аэросоюз", в конце августа при взлете рухнул вертолет, зацепивший два других, стоящих на земле. Ситуация развивалась следующим образом: вертолет, на командирском месте которого сидел пассажир, весом в 160 кг, что нормами эксплуатации данного типа вертолета - Robinson R44 - категорически запрещено, начал подъем. Машина дала крен вперед, после чего ручка управления уперлась в живот пассажира, и летательный аппарат с ускорением и нарушенной центровкой начал неуправляемый полет вперед, что и привело к его падению.

Развитие малой авиации и "открытие" неба над Москвой – это важные и нужные шаги. Вертолеты и легкие самолеты могут облегчить решение многих актуальных задач, связанных с транспортной перегруженностью столицы. Но для успешного развития малой авиации требуется сделать важное усилие: модернизировать законодательство в сфере малой авиации и обеспечить прозрачную и безопасную работу частных аэроклубов.

Сейчас наличие вертолетных площадок - это не более чем "изюминка" объекта и никак не влияет на арендную ставку. Однако в перспективе, когда откроют небо в Москве, спрос на воздушные полеты, а значит, и на офисные здания с вертодромами будет обеспечен. Таким образом, наличие вертодрома существенно повлияет на рост капитализации объекта недвижимости и активность арендаторов.

Софья Александрова
Агентство A-security



Внуково-3 оторвалось от земли

В аэропорту Внуково возник конфликт между операторами терминалов деловой авиации. РКК “Энергия” требует через суд снести участок автодороги и автостоянку, примыкающие к “Внуково-3”. По мнению РКК, частный совладелец аэропорта “Внуково-инвест” самовольно построил эти объекты на принадлежащей “Энергии” земле и “не идет на конструктивные переговоры”. Эксперты надеются, что до сноса объектов во “Внуково-3” не дойдет, поскольку от этого пострадают клиенты терминалов, зато может выиграть конкурирующее Шереметьево.

РКК “Энергия” 17 сентября подала иск против ОАО “Внуково-инвест” (частный акционер предприятий аэропорта Внуково и владелец “Внуково-3”), требуя снести ряд сооружений во “Внуково-3” в зоне расположения центра бизнес-авиации. В РКК “Энергия” на запрос “Б” не ответили. Но источник “Б” в корпорации отметил, что предметом спора являются незаконные постройки на земельном участке “Энергии”, в частности автомобильная дорога при подъезде к терминалам во “Внуково-3”, контрольно-пропускной пункт и автостоянка. В аэропорту Внуково и ОАО “Внуково-инвест” от комментариев отказались.

Как удалось выяснить “Б”, терминалы для деловой авиации и VIP-чартеров построены на участке, который РКК “Энергия” получила в бессрочное пользование еще в 1963 году. На нем располагается терминал “Космоса”. Он принадлежит РКК “Энергия”, осуществляет авиаперевозки и обслуживает пассажиров. Источник в “Космосе” рассказал “Б”, что РКК “Энергия” в 2004 году согласилась передать Москве под нужды развития бизнес-авиации участок земли площадью 4,6 га, на котором аэропорт построил терминал “Внуково-3”.



По словам собеседника “Б”, в декабре 2009 года РКК выкупила 13,9 га (входят в участок, который сейчас находится в бессрочном пользовании РКК), однако зарегистрировать сделку не смогла из-за иска компании “Внуково-инвест”, заявившей, что там расположены ее объекты недвижимости. Но в РКК считают, что эти объекты построены незаконно. “На участке, передачу которого в долгосрочную аренду мы не разрешали, “Внуково-инвест” самовольно построило шоссейную дорогу, КПП и автостоянку, то есть налицо незаконный захват земли”, — полагает собеседник “Б”, отмечая, что обращения РКК к ОАО “Внуково-инвест” с предложением решить вопрос путем переговоров остались без ответа.

По словам собеседника “Б”, данный иск не единственная претензия “Энергии” к акционерам Внуково. “Взамен участка под терминал “Внуково-3” РКК должна была получить компенсацию в виде участка земли 5,86 га в другом месте, но этот договор до сих пор не оформлен”, — рассказывает он. Кроме того, добавляет собеседник “Б”, часть аэродромной инфраструктуры, построенной РКК “Энергия” за собственные средства, в частности перрон перед терминалами, используется ОАО “Внуково-инвест” незаконно, поскольку компания уже многие годы не оплачивает его использование. Как РКК “Энергия”

планирует защищать свои интересы по этим спорам, собеседник “Б” не уточнил.

Согласно материалам суда, в апреле РКК “Энергия” уже обращалась с иском к департаменту земельных ресурсов Москвы, который отказал ей в оформлении в собственность ряда спорных участков во “Внуково-3”. 19 июля суд в удовлетворении требований корпорации отказал, но истец подал апелляцию.

Руководитель практики юридической компании “Яковлев и партнеры” Нина Евстратова отмечает, что теоретически у обоих участников конфликта есть возможность доказать свои права. “Суд будет анализировать все документы, на основе которых земля предоставлялась под застройку, но собственник строений должен будет доказать то, что имел законное право их возводить на этих земельных участках”, — полагает юрист. В противном случае объекты могут быть снесены, но “может сыграть роль и своеобразный политический аспект, ведь речь идет о сносе транспортной инфраструктуры”, полагает госпожа Евстратова.

Глава аналитической службы агентства “Авиапорт” Олег Пантелеев надеется, что до сноса инфраструктурных объектов дело не дойдет. “Ведь в конечном итоге пострадают клиенты и терминала “Внуково-3”, и терминала “Космос”, — отмечает эксперт. Кроме того, открытый конфликт может привести к плохим репутационным последствиям, к которым операторы бизнес-авиации очень чувствительны. По мнению Олега Пантелеева, “этим может воспользоваться, например, аэропорт Шереметьево, который заявил о планах строительства комплекса бизнес-авиации и неизбежно будет конкурировать за клиентов с Внуково”.

Алексей Екимовский
Источник: Коммерсантъ



Gulfstream отмечает 25-летие со дня первого полета GIV

Компания Gulfstream Aerospace отметила 20 сентября 2010 г. 25-ю годовщину со дня первого полета самолета модели Gulfstream IV, самого продаваемого крупногабаритного дальнемагистрального реактивного самолета бизнес-класс в мире.

“Модель GIV положила начало тысячам других самолетов Gulfstream, - отмечает президент компании Gulfstream Джо Ломбардо (Joe Lombardo). - На ее основе были спроектированы и построены самолеты моделей G300, G400, G350 и G450. Первый полет этого самолета стал важным этапом и поворотным моментом для нашей компании”.

По словам Джима Галлагера (Jim Gallagher), инженера-акустика программы GIV, работающего в компании уже много лет, эта модель сделала переворот в отрасли. Более 520 самолетов из 536, произведенных в серии GIV, находятся в эксплуатации по сей день.

“Модель GIV установила новый стандарт в сфере авиатехнологий, а по мере своего развития стала стандартом и в области обеспечения надежности самолетов, - рассказывает Джим Галлагер, на данный момент занимающий должность директора внутренних программ для среднегабаритных и крупногабаритных самолетов. - Я думаю, модель стала необыкновенно популярной благодаря тому, что она оказалась в авангарде глобализации. Еще в середине периода серийного производства модели, благодаря своим высоким показателям скорости и дальности модель GIV стала наиболее популярным транспортным средством среди компаний, использующих реактивные самолеты для осуществления деловых поездок по всему миру. Ни один самолет не смог сравниться с этой моделью.



Компании использовали ее для перелетов по всему миру, что помогало им развивать свои глобальные торговые связи”.

Самолет впервые поднялся в воздух в международном аэропорту Саванны 19 сентября 1985 г. на три месяца раньше запланированного срока спустя всего лишь

восемь дней после своего выпуска на расположенной в Саванне производственной площадке компании. Первый полет длительностью один час выполнили пилот Ли Джонсон (Lee Johnson) и второй пилот Тед Менденхолл (Ted Mendenhall).

Первый полет стал частью ускоренной программы

подготовки самолета к ежегодному съезду Национальной ассоциации авиационного бизнеса в Новом Орлеане, где самолет стал одним из экспонатов, привлечших наибольший интерес участников съезда. Среди клиентов модель GIV стала популярной задолго до ее первого полета. Еще на стадии разработки модели на нее было принято более 80 заказов. На тот момент сумма заказов, составлявшая около 1,3 млрд долларов США, была наибольшей в истории деловой авиации суммой, выплаченной за отдельную модель самолета.

Ввод в эксплуатацию первого самолета GIV состоялся 8 июня 1987 г., после того как 22 апреля 1987 г. он был сертифицирован Федеральным управлением гражданской авиации. Модель GIV была предназначена для обеспечения экономичных перелетов на дальние расстояния. Почти два десятилетия рабочая лошадка GIV была наиболее популярной дальнемагистральной моделью среди пользователей самолетов бизнес-класса. В их число входили главы государств, частные лица, служащие специальных миссий и чартерные авиакомпании по всему миру.

Модель, способная разместить на борту до 19 пассажиров, стала улучшенной версией своего предшественника, самолета Gulfstream III, благодаря обеспечению пониженного уровня шума в салоне, созданию более крупного фюзеляжа и более легких и обтекаемых крыльев, а также увеличению дальности полета до 4300 морских миль (7964 километров). Это был первый бизнес-джет с полностью стеклянной кабиной пилота, оборудованной новейшим автоматом тяги и предлагавшей абсолютно новую на то время концепцию - систему управления полетом (FMS).

Благодаря двум двигателям Rolls-Royce Tay 611-8, максимальная скорость модели GIV составляет 0,88



Маха, а максимальный взлетный вес - 73 200 фунтов. Самолет способен набрать высоту 45 000 футов.

Самолет GIV, оснащенный фирменными винглетами компании Gulfstream, использованными ранее на модели GIII, установил многочисленные рекорды по кругосветным полетам как через запад, так и через восток, включая полет вокруг света в восточном направлении в январе 1988 года, занявший менее 37 часов.

На сегодняшний день, самолеты серии GIV, находящиеся в эксплуатации, имеют более 3,4 млн часов налета, а также могут похвастаться высоким коэффициентом эксплуатационной надежности, составляющим 99,93%. В это семейство также

входит модель GIV-SP (модель специального назначения), предлагающая обновленное посадочное оборудование и улучшенные показатели дальности полета и полезной нагрузки, и военные версии самолета - C-20F/G/H/J.

На церемонии, состоявшейся 3 декабря 2002 г., было официально объявлено о завершении производства самолетов серии GIV и запуске двух новых моделей G300 и G400. Последний самолет GIV был введен в эксплуатацию 13 сентября 2003 г.

В 2005 году модели G400 и G300 были заменены на модели G450 и G350. 22 июня 2010 г. свидетельство летной пригодности получил 200-й самолет G450.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 20 по 26 сентября 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные аэропорты прилета.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 20 по 26 сентября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	39	33	19	16	4	14	55	80
Германия	18	86	67	15	2	26	10	112
Франция	17	66	124	31	0	34	75	155
Швейцария	11	42	41	54	8	19	68	70
Италия	13	0	3	1	0	2	6	23
Австрия	3	13	12	1	1	5	6	34
Россия	17	35	11	15	10	24	15	59

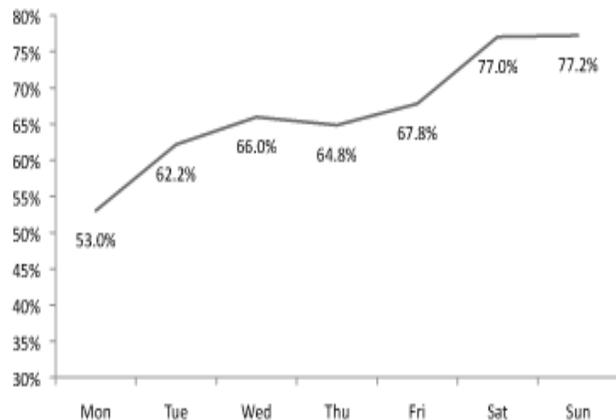
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 20 по 26 сентября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	31	4	4	0	6	3	5	18
Германия	5	35	6	1	0	2	0	19
Франция	5	11	6	2	3	10	0	21
Швейцария	0	1	4	13	4	4	0	8
Италия	1	0	3	7	1	0	5	8
Австрия	4	4	8	4	1	0	2	5
Россия	3	1	0	1	5	4	0	15

Индекс наличия свободных самолетов

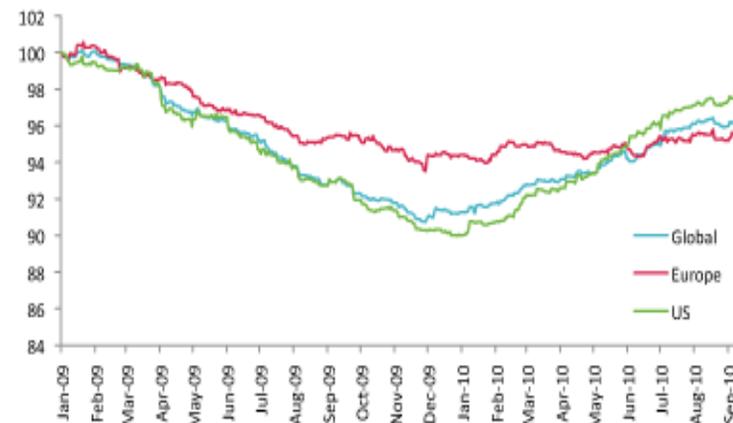
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

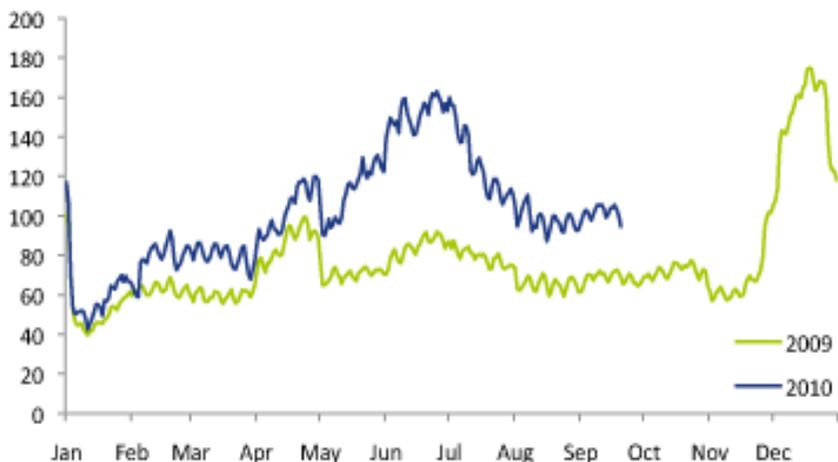
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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

Индекс спроса

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



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1573	€ 1535	€ 1530
Cessna Citation Excel	€ 2734	€ 2604	€ 2592
Bombardier Challenger 604	€ 4762	€ 4639	€ 4469

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

Стоимость рассчитана на основе 25 Cessna Citation Jet, 27 Cessna Citation Excel и 33 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прилета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	4
3	Кот Д'Азур, Ницца	2
4	Ле Бурже, Париж	5
5	Женева	6
6	Фарнборо, Лондон	11
7	Пулково, СПб	9
8	Биггин Хилл, Лондон	18
9	Коста Смеральда, Олбия	3
10	Цюрих	17

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