



Как хочется, чтобы возможность проявить себя с лучшей стороны была бы у каждого без риска для своей и чужой жизни. Но в авиации таких случаев практически не бывает.

В последнее время с лучшей стороны проявляют себя пилоты Ту-154. Простой перегон самолета на завод, который должен был состояться

в прошлую пятницу, поставил “на уши” сначала весь интернет, а затем и остальные СМИ. Но чей-то недосмотр сделал пилотов героями. Каково им было на самом деле, можно представить только [по видео, снятом очевидцами](#). Этот случай очень напоминает “классический” подвиг с посадкой Ту-154 в Ижме (который, кстати, дал проявить себя другим летчикам при взлете с неподготовленного и короткого аэродрома).

Эта неделя также отметилась уходом в отставку руководителя Cessna Aircraft Джека Пелтона. Другой громкий уход - Дэвида Сокола из Berkshire Hathaway - в конце прошлой недели был прокомментирован Уорреном Баффетом, причем его оценка ухода своего преемника поменялась в более негативную сторону.

Ну и конечно редакция BizavWeek поздравляет всех с Днем Победы!



Разность скоростей

Британская организация Airprox Board считает, что необходимо повысить осведомленность пилотов и диспетчеров о рисках сближения воздушных судов в аэропортах авиации общего назначения. **стр. 8**



Перемена настроения

Американский миллиардер Уоррен Баффет на ежегодном собрании акционеров своего инвестиционного фонда Berkshire Hathaway поставил точку в скандале об отставке Дэвида Сокола. **стр. 9**



Как дела?

Несмотря на финансовый кризис, производители самолетов бизнес-класса не отказываются от новых и амбициозных проектов. Но длительное восстановление экономики ставит под угрозу новые программы. **стр. 10**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: - 24,9%; индекс стоимости: + 0,20%

В выпуске информация с 2 по 8 мая 2011 г.

стр. 12

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Grand Caravan полетит по городам России

Компании Cessna Aircraft и Jet Transfer (официальный представитель Cessna в РФ и Казахстане) сообщают о предстоящем демонстрационном туре самолёта Cessna 208B Grand Caravan по России.

Первый этап демо тура пройдёт в Москве – 26 Мая 2011 года в Центре Деловой Авиации «Авком – Д» аэропорта Домодедово. Любой желающий сможет осмотреть самолёт и пообщаться с представителями компаний Cessna Aircraft и Jet Transfer. Второй этап – город Казань. В международном аэропорту Казани презентация пройдёт 28 Мая 2011 года. С 3 по 5 июня 2011 года самолёт Cessna 208B Grand Caravan и команда профессионалов компаний Cessna Aircraft и Jet transfer примут участие в авиационном шоу – KubanAirShow 2011, которое пройдёт на аэродроме Белевцы, г. Краснодар.

Модель Cessna 208B Grand Caravan – это неприхотливый и надёжный современный самолёт, идеально подходящий для эксплуатации в условиях России, характерных значительными сезонными перепадами температур, разнообразием природно-климатических условий и слабым развитием аэродромной сети в отдалённых регионах. Уникальный набор качеств делает самолёт Cessna Caravan незаменимым в корпоративных перелётах, пассажирских и грузовых перевозках между административными центрами и отдалёнными районами.

«Это уже третья презентация самолёта Cessna 208B Grand Caravan в России, проводимая компаниями Cessna Aircraft и Jet Transfer за последние два года,



- сказал Сергей Филатов, Директор по продажам компании Jet Transfer, - однако если первые две презентации проводились в Москве, то на этот раз мы решили расширить географию демонстрационного тура. Это связано в первую очередь с большим интересом к этому самолёту, который проявляют Российские регионы».

Желающим посетить презентацию самолёта Cessna 208B Grand Caravan необходимо заполнить регистрационную форму [на сайте](#) компании Jet Transfer

JETEXPO
MOSCOW 2011
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

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

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

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

Джек Пелтон ушел в отставку



2 мая 2011 г. Textron Inc. объявила о том, что Джек Дж. Пелтон, председатель, президент и генеральный директор ее дочернего подразделения Cessna Aircraft, ушел в отставку. В настоящее время корпорация находится в процессе поиска преемника. До тех пор, пока замена Пелтону не будет найдена, управлять Cessna предстоит председателю и главному исполнительному

директору Textron Скотту С. Доннелли.

Джек Пелтон пришел в компанию Cessna в ноябре 2000 года и начал работу в качестве старшего вице-президента по разработке продуктов. На этой должности курировал разработку и деятельность по развитию продуктов компании, включая разработку, дизайн, опытные и производственные летные испытания новых самолетов, а также сертификацию и совершенствование всех моделей Cessna. На пост президента и главного исполнительного директора Cessna Джек Пелтон был назначен в 2003 году, а председателем в 2005 году.

Комментируя уход Джека Пелтона, председатель и главный исполнительный директор Textron Скотт С. Доннелли сказал:

“Под руководством Джека компания Cessna смогла достичь важных этапов во многих программах и продуктах и укрепила свои позиции как идейный лидер в авиационной отрасли. Мы высоко ценим усилия Джека и желаем ему всего наилучшего в его будущих начинаниях”.



Чистота – залог здоровья

5 мая 2011 приостановил работу международный аэропорт Бен-Гурион. Причиной прекращения работы аэропорта стало загрязнение авиационного топлива.

Технические службы международного аэропорта имени Давида Бен-Гуриона, расположенного в столице Израиля г. Тель-Авив, обнаружили в авиатопливе из регулярных поставок следы посторонних примесей. Непонятные примеси в авиационном керосине были обнаружены в полдень. После этого, до выяснения обстоятельств, была прекращена заправка всех самолетов. Позднее генеральный директор Управления аэропортов страны Коби Мор отдал распоряжение прекратить заправку самолетов во всех аэропортах Израиля.

Топливная компания «Паз», один из поставщиков авиационного керосина, утверждает, что с топливом все в порядке. Проблема в фильтрах, на которых оказалось жирное вещество непонятного происхождения.

Авиакомпаниям, отправляющим с четверга самолеты в Израиль, отдано распоряжение снабжать воздушные суда достаточным количеством топлива, чтобы хватило на обратный перелет. В случае, когда это невозможно, самолеты должны выполнить промежуточную посадку для дозаправки в аэропорте Ларнаки на Кипре.

Для того, чтобы разрядить накаленную обстановку в аэропортах страны, израильские власти решили использовать топливо из стратегического резерва для заправки самолетов. Воздушные суда будут получать топливо в объемах, достаточных для того, чтобы долететь до ближайших зарубежных аэродромов -



например, на Кипре или в Иордании, где они смогут дозаправиться для продолжения полета.

Компания Аэрофьюэлз Интернешенел в связи со сложившейся ситуацией оповестила своих клиентов о приостановке заправок в международном аэропорте имени Бен-Гуриона и других аэропортах на территории Израиля и предложила альтернативные условия заправки.

“В случае невозможности отмены рейсов Аэрофьюэлз Интернешенел готова помочь организовать заправку в любом удобном для авиаперевозчика пункте. Компания имеет возможность организации авиатопливообеспечения во всех близлежащих к Израилю странах, включая Кипр, Египет, Турцию, Иорданию, Грецию”, - говорится в сообщении компании.

Для справки: в аэропорте Бен-Гурион проходит летные и сертификационные испытания новый суперсредний бизнес-джет Gulfstream G250.



Gulfstream рассчитывает в этом году собрать 12 самолетов G650

Несмотря на продолжающееся расследование аварии опытного самолета G650, которая произошла 2 апреля 2011, исполнительный директор General Dynamics Джей Джонсон говорит, что компания Gulfstream Aerospace продолжает наземные сертификационные испытания нового бизнес-джета. В настоящее время задействованы в испытаниях четыре самолета.

В своем предварительном отчете Национальный комитет по безопасности на транспорте США (NTSB) сообщил, что авария самолета произошла при выполнении тестов на имитацию отказа двигателя на взлете для того, чтобы определить взлетную дистанцию при минимальном отклонении закрылков. В результате происшествия погибло четыре человека. На более точное установление причин подобных происшествий у NTSB уходит от 12 до 18 месяцев.

Джей Джонсон говорит, что компания сейчас работает в тесном сотрудничестве с FAA и проводит консультации с NTSB по вопросу возобновления испытательных полетов. Компания Gulfstream рассчитывает закончить сертификацию G650 в этом году.

Между тем, планы сборки первой партии самолетов также не отменены. По словам Д. Джонсона, в этом году производитель планирует собрать 12 «зеленых» (необорудованных) самолетов, и пока возможности компании позволяют надеяться на такой результат. Первый квартал 2011 года Gulfstream закончил с сильными результатами: компания получила доход в размере \$1,4 млрд., что соответствует результатам того же периода годом ранее. Объем портфеля заказов растет уже два квартала подряд и сейчас составляет \$17,9 млрд.



Джей Джонсон также сообщил, что интерес к новым самолетам всё больше проявляют иностранные заказчики, на долю которых приходится 70% новых заказов. Причем половина этих заказов пришла из Азиатско-Тихоокеанского региона, в первую очередь из Китая, где производитель в первом квартале 2011 года получил заказ на пять больших самолетов.

В сегменте среднеразмерных самолетов ситуация не столь радужная, но Gulfstream рассчитывает в этом году на улучшение состояния рынка, тем более что новый Gulfstream G250 должен получить сертификат в 2011 г.

Airbus победил Hawker Beechcraft

Американский производитель Hawker Beechcraft должен будет заплатить концерну Airbus \$ 14,2 млн., такое решение принял суд Международной торгово-промышленной палаты в споре между производителями. Суть разногласия, которое длится почти два года, в том, что одностороннее снижение Hawker Beechcraft объема поставок комплектующих поставило под угрозу выполнение обязательств европейским концерном перед американским производителем по условиям взаиморасчетов.

Airbus утверждает, что компании договорились в апреле 2008 года о том, что Hawker Beechcraft увеличит объемы закупки фюзеляжей, крыльев, композитных комплектующих с 2008 до 2010 года. Airbus инвестировал значительные средства в расширение производственных мощностей для удовлетворения спроса со стороны Hawker Beechcraft. Однако Hawker Beechcraft в начале 2009 года нарушил договорные обязательства в одностороннем порядке, сократив закупки комплектующих.

В итоге Airbus подал в арбитражный суд на Hawker Beechcraft с требованием возместить ущерб от снижения производства в размере \$ 60 млн. Однако суд решил, что реальный ущерб составил \$ 14,2 млн. Airbus производит компоненты для Hawker Beechcraft, включая крылья и фюзеляжи бизнес-джетов Hawker 750/850/900.

В свою очередь, Hawker Beechcraft пытается выдвинуть встречный иск на взыскание с Airbus \$10 млн. за недопоставку узлов для сборки.

Несмотря на разногласия, Hawker Beechcraft продолжает закупать у Airbus компоненты для своих деловых самолетов, при том, что компания имеет в Мексике заводы с аналогичным производством.



Финансовый отчет Embraer за 1 кв. 2011

Embraer опубликовал финансовые результаты работы в первом квартале 2011 г. Ранее компания сообщила о результатах производственной программы. В соответствии с этими результатами в сегменте коммерческой авиации производство сохранилось примерно на прежнем уровне по сравнению с прошлыми периодами, в то же время в сегменте бизнес-авиации компания показала значительное снижение производства.

Финансовые показатели компании в первом квартале 2011 следуют тем же тенденциям. Общий доход от продаж составил 1055,7 млн. долларов США, а валовая прибыль достигла 24,3%. Показатели EBIT и EBITDA в первом квартале достигли уровней в 8,9% и 14,8% соответственно, что оказалось выше прогнозов на 2011 год: EBIT - 7,5% и EBITDA - 11%.

Чистая прибыль Embraer в первой четверти 2011 года составила 105,1 млн. долларов США, что выше этого показателя в первом квартале

2010 г. - 24,1 млн. долл. США. Объем чистых денежных средств на счетах компании составил 504,9 млн. долларов США.

Портфель заказов компании на конец первого квартала 2011 составляет 16 млрд. долл. США, что на 400 млн. долл. США больше объема заказов на конец 2010 года. При текущей деятельности компании объема заказов хватит примерно на три года работы компании.

Доходы компании распределились по сегментам в соответствии с результатами поставок в первой четверти 2011 г. Доход от сегмента бизнес-джетов снизился по сравнению с первым кварталом 2010 года на 11,6% (в количественном выражении снижение составило 58%), в то же время по сравнению с четвертым кварталом 2010 г. падение составило 82% (в количественном выражении - 86%). В результате такого положения дел доля дохода от сегмента деловой авиации снизилась до 11% от общих продаж компании в 1 квартале 2011 г.

Hawker Beechcraft увеличил производство

Во вторник 3 мая 2011 года руководство компании Hawker Beechcraft провело телефонную пресс-конференцию по итогам работы в первом квартале 2011 года. За этот период Hawker Beechcraft поставил 45 деловых и самолетов авиации общего назначения. Для сравнения, за тот же период 2010 года компания поставила 34 самолета.

Однако, несмотря на это, доходы от продаж в сегменте B&GA снизились по сравнению с первым кварталом 2010 г. на 48,9 млн. долларов США и составили 286 млн. долларов США. Уменьшение доходов объясняется увеличением поставок более дешевых самолетов, по сравнению с ассортиментом поставок годом ранее. Также повлияло на уменьшение доходов снижение на 20,7 млн. долларов США продаж поддержанных самолетов, что связано с дальнейшим уменьшением стоимости самолетов на вторичном рынке.

Сегмент B&GA в первом квартале 2011 года показал операционный убыток в 86,5 млн. долларов США, который увеличился на 20,9 млн. долларов США по сравнению с 65,6 млн. долларов США в том же периоде 2010 года.

Портфель заказов авиастроителя на конец квартала оценивается в 1,5 млрд долл., что на 122 млн. долларов США больше по сравнению с четвертым кварталом 2010 года. В настоящий момент объем полученных новых заказов в размере 714 млн. долларов США превышает отмены заказов на 33 млн. долларов США.

“Мы прошли сложный 2010 год, и наш импульс в 2011 году вселяет оптимизм”, сказал Председатель и генеральный директор Hawker Beechcraft Билл Бойсчер (Bill Boisture). “Хотя в первом квартале исторически бывает затишье, мы считаем, что рост поставок наших самолетов и увеличение заказов свидетельствует о спросе на нашу продукцию”.

Также Билл Бойсчер сказал на конференции, что компания планирует увеличить цены на некоторые из своих больших бизнес-джетов, но “мы пока сталкиваемся с сопротивлением рынка к увеличению цен”. Цены могут быть увеличены, когда спрос на бизнес-джеты полностью вернется.

Продажи по сегментам рынка	4Q10		1Q10		1Q11	
	\$ млн.	%	\$ млн.	%	\$ млн.	%
Гражданская авиация	1028,5	52,3	611,7	61,7	751,8	71,2
Военная авиация	272,4	13,8	228,3	23,0	169,3	16,0
Деловая авиация	648,9	32,9	131,0	13,2	115,8	11,0
Другие доходы	20,4	1,0	21,0	2,1	18,8	1,8
ВСЕГО	1970,2	100,0	992,0	100,0	1055,7	100,0

SKYe SH09 покажут на «HeliRussia 2011»

По информации швейцарской компании Marengo Swisshelicopter, премьерный показ концепта SKYe SH09 в Европе состоится в ходе 4-й Международной выставки вертолетной индустрии «HeliRussia 2011» в период с 19 по 21 мая этого года.

Как и во время проведения в марте 2011 года в США авиасалона «Heli-Expo 2011», швейцарский производитель привезет в Москву полноразмерный макет этого легкого однодвигательного вертолета с газотурбинной силовой установкой. По информации производителя, сборка первого вертолета SKYe SH09 началась в январе текущего года, а начало испытательных полетов запланировано на 2012 год.

Вертолет весом до 2,5 тонн имеет пониженный уровень шумности благодаря применению обтекателя хвостового ротора (фенестрон). Модульная конструкция кабины позволила создать практически ровный пол, а достаточно высокий и просторный салон вмещает 8 пассажирских кресел удароустойчивой конструкции. Вертолет будет оснащен кормовым люком, что немаловажно при загрузке крупногабаритных грузов и медицинских носилок.

При выполнении НИОКР в целях создания SKYe SH09 инженеры Marengo Swisshelicopter активно использовали последние технологии и компьютерный дизайн. В конструкции вертолета применены новейшие материалы, а двигатель оснащен двухканальной цифровой системой управления FADEC. Эргономичный дизайн, полностью «стеклянная» панель приборов и большая кабина позволяют использовать вертолет



для транспортировки пассажиров и медицинской эвакуации.

При крейсерской скорости полета 270 км/час SKYe SH09 будет обладать дальностью полета до 800 км. Швейцарцы утверждают, что вертолет будет чрезвычайно маневренным и безопасным и сможет успешно эксплуатироваться в условиях высокогорья и жаркого климата.

Основанная в 2007 году компания Marengo Swisshelicopter базируется в Цюрихе (Швейцария) и после выпуска SKYe SH09 станет первым швейцарским производителем вертолетной техники.

Источник: Ассоциация Вертолетной Индустрии

Gulfstream обновил сайт вакансий

Компания Gulfstream Aerospace обновила свой сайт вакансий www.gulfstreamcareers.com. Обновленный сайт предлагает упрощенные процедуры поиска вакансий и подачи заявок, а также возможность проверять статус отправленных заявок.

«Наша цель - сделать процедуру подачи заявок максимально простой и удобной, - отметил директор по персоналу компании Gulfstream Лен Уэллс (Len Wells). - Сейчас это особенно важно, поскольку мы планируем принять на работу более 1 000 новых сотрудников в рамках объявленной в прошлом году программы расширения нашей деятельности, оцениваемой в 500 млн долларов США. Внесенные на сайт изменения позволяют упростить и усовершенствовать процедуру подачи заявок кандидатами на должности, благодаря чему они смогут проявить повышенный интерес как к нашей компании, так и к поиску в ней подходящих вакансий».

К услугам соискателей портал для кандидатов на должности, с помощью которого они могут просматривать и редактировать свои данные, проверять статус отправленных ими заявок, добавлять новые должности и задавать вопросы.

Кроме того, компания упростила процедуру подачи заявок на соискание должностей, сократив для просмотра вакансий или отправки заявки. Новый сайт предлагает удобное отображение на экране текущих вакансий, которые можно сортировать по географическому расположению или по названию должности. Всплывающие окна, отображающие названия должностей при наведении курсора мыши на общие категории вакансий, делают поиск необходимой информации еще более удобным.

Embraer применит технологии Dassault

Dassault Systèmes, мировой лидер в области 3D и управления жизненным циклом продуктов (Product Lifecycle Management (PLM)), объявил, что Embraer SA - четвертый в мире авиапроизводитель, развертывает 3D-решение для завершающего проектирования и производства своих бизнес-джетов Phenom и Legacy 500. Новый программный продукт будет использоваться на производственной базе в Мельбурне, штат Флорида, США и бразильских заводах в Сан-Жозе-дус-Кампус. В программной платформе Digital Factory (Цифровая Фабрика) применяются трехмерные исходные данные о продукте, использование которых должно помочь снижению затрат на проектирование и производство путем создания единого набора планировок, дизайна и описания продукта, при интеграции всех инструментов в едином инструменте, позволяющем осуществлять совместную работу нескольких пользователей.

В последнее время наблюдается возврат интереса потенциальных клиентов к покупке новых бизнес-джетов, и поэтому Embraer решил оснастить свои предприятия современными средствами разработки. Трехмерное проектирование позволит компании стать более гибкой в процессе разработки и производства новых продуктов, а также быстро реагировать на изменения рынка, причем без ущерба соответствия отраслевыми требованиями.

Бизнес-задача Embraer состоит в том, чтобы создать единую платформу жизненного цикла изделия от его изготовления в цеху до последней предпродажной операции и перевести все данные с бумаги на цифровые носители с онлайн доступом.



“Наша цель - создать для повышения эффективности единую модель производства, снизить издержки и предложить совместную среду для разработчиков, инженеров и сотрудников продаж, чтобы они могли работать как единая команда”, сказал вице-президент по информационным системам Embraer Александр Боле.

По его словам, получив эту платформу, компания сможет быстрее реагировать и поставлять более точные данные, и усовершенствует процессы, которые имеют важное значение в обеспечении высокой производительности программ разработки и производства самолетов Phenom и Legacy 500.

“Embraer внедряет передовые технологические решения, чтобы достичь значительной экономии за счет интеграции ключевой инженеринговой, проектной и производственной деятельности в единую трехмерную модель. Такая экономия позволит Embraer реинвестировать средства в новые возможности и инициативы”, заявил Марсело Лемос, генеральный директор подразделения Dassault Systèmes по Латинской Америке.

Работая с Dassault Systèmes, Embraer запустил два новых продукта, которые помогут разработке и производству в программах Phenom и Legacy 500:

Digital Factory (DF):

Используя программное обеспечение CATIA и DELMIA для виртуального проектирования, разработки технологии и производства, Embraer получает трехмерную платформу для процесса проектирования и детализации, расчета рабочей нагрузки, стоимости, расчета времени цикла, а также возможность для проверки конструкции и ее оптимизации. Исходные трехмерные данные о дизайне, материалах и технологии доступны сотрудникам производства через сервис “Model-Based Definition” с помощью персональных и планшетных компьютеров. Эти продукты объединены в совместной рабочей среде ENOVIA.

Manufacturing Execution System (MES):

Корпоративная система управления производством, которая позволяет сотрудникам производства и поставщикам на местах получить доступ к последним 3D-моделям и инструкциям в режиме реального времени, следовательно, обеспечить точность исполнения конечного продукта и инструкций.



Разность скоростей

Британская организация Airprox Board (Комиссия по опасным сближениям в воздухе) считает, что необходимо повысить осведомленность пилотов и диспетчеров о рисках сближения воздушных судов в аэропортах авиации общего назначения, которые могут возникнуть при движении самолетов и вертолетов, имеющих значительную разницу в скоростях полета. Такая постановка вопроса возникла при рассмотрении одного случая сближения самолетов в аэропорте Биггин Хилл.

Рассматривая случай об опасном сближении бизнес-джета и легкого поршневого самолета в районе аэропорта Биггин Хилл близ Лондона, Комиссия Airprox Board отметила, что такие риски будут возрастать по мере увеличения количества эксплуатируемых частных сверхлегких реактивных самолетов (VLJ), потому как летные характеристики сравнимы или даже превосходят таковые уже существующих бизнес-джетов.

Вышеуказанный случай, который Комиссия квалифицирует по категории В – «Безопасность не гарантирована: безопасность самолета была поставлена под сомнение» (весь рейтинг рисков Airprox Board), произошел 17 января 2010 г. в районе аэропорта Биггин Хилл в хорошую погоду. Самолет Cessna Citation Sovereign, осуществляя полет по правилам визуальных полетов, после взлета с ВПП 21 в процессе набора высоты был вынужден совершить маневр, чтобы избежать столкновения с самолетом Cessna 172 Skyhawk, который получил разрешение



на вход в правый визуальный круг и находился в «мертвой зоне».

Избежать столкновения удалось только благодаря диспетчеру, который видя, что ситуация не контролируется, связался с пилотом Citation:

“Вы наблюдаете 172?”

Пилот Citation оторвался от настройки автопилота, и ответил:

“Нет. О!!! Подтверждаем, Оууу!”

И быстро исправил опасную ситуацию.

Расследование инцидента установило, что оба пилота следовали правильным процедурам и получили разрешение на выполнение своих маневров. Однако опасная ситуация возникла из-за того, что экипаж Citation, получив разрешение, очень быстро вырулил на исполнительный старт и взлетел, оторвавшись от ВПП, пробежав менее половины полосы, и сразу начал интенсивный набор высоты.

Диспетчер разрешил вход в «круг» поршневному самолету, рассчитывая, что к тому времени, как взлет Citation состоится, Cessna 172 уже пересечет траверз взлетно-посадочной полосы и войдет в «круг». Однако он не учел скорость Citation, который в итоге прошел на 100 футов (30 м) ниже и в менее чем 200 м позади Cessna 172, а также экипаж которого был предупрежден о присутствии тихохода в последний момент.

Вердикт Комиссии: инцидента можно было бы избежать, если бы диспетчер, прежде чем дать разрешение на взлет для Citation, добился того, чтобы экипаж установил визуальный контакт с приближающейся Cessna 172.

Получается так же, как и на автомобильных дорогах: управляя скоростным автомобилем необходимо постоянно следить за окружающей обстановкой, так как соседи по потоку не всегда могут оценить твою скорость.

Источник: Flightglobal



Перемена настроения

Американский миллиардер Уоррен Баффет на ежегодном собрании акционеров своего инвестфонда Berkshire Hathaway поставил точку в скандале об отставке Дэвида Сокола, пишет Lenta.ru. В марте Сокол уволился после сделки инвестфонда с нефтехимической компанией Lubrizol. Баффет признался, что при обсуждении данной сделки с Соколом не выяснил всех необходимых подробностей, из-за чего были нарушены корпоративные принципы Berkshire.

Дэвид Сокол возглавлял NetJets, а также энергохолдинг MidAmerican Energy. При этом Баффет неоднократно хвалил работу Сокола и высоко оценивал его деятельность.

Так, в августе 2010 года в интервью журналу Fortune глава Berkshire заявил о Соколе: “Он за день делает больше, чем я за неделю, и я не шучу”. А 26 февраля текущего года Баффет в своем ежегодном обращении к акционерам инвестфонда высоко оценил деятельность нескольких топ-менеджеров Berkshire, упомянув среди них и Сокола. “Я не могу переоценить масштабы и важность достижений Дэвида Сокола в компании”, - подчеркнул Баффет. После таких дифирамбов в СМИ Сокола стали называть одним из наиболее вероятных преемников Баффета на посту руководителя Berkshire.

Однако 30 марта в Berkshire объявили о неожиданной отставке Сокола. В пресс-релизе, составленном в виде письма Баффета, глава инвестфонда сообщил, что Сокол попросил об отставке еще 28 марта. Сокол, по словам Баффета, упомянул, что собирается посвятить остаток своей карьеры инвестициям семейного капитала, чтобы обеспечить своих потомков и иметь возможность осуществлять благотворительные

проекты. Как отметил Баффет, Сокол уже дважды заговаривал об увольнении (последний раз - примерно два года назад), однако руководство инвестфонда каждый раз уговаривало его остаться.

В СМИ моментально связали увольнение Сокола и произошедшую незадолго до этого сделку Berkshire с нефтехимической Lubrizol. Как писала газета The Guardian, в начале января Сокол купил 96060 акций Lubrizol по 104 доллара за штуку, а 14 марта Berkshire приобрела всю компанию за девять миллиардов долларов, или по 135 долларов за акцию. При этом после объявления инвестфонда о поглощении Lubrizol акции компании выросли почти на треть, что позволило Соколу заработать на своем пакете около трех миллионов долларов.

Между тем 30 марта сам Баффет заявил, что решение Сокола уволиться никак не связано с покупкой акций Lubrizol. Баффет заявил, что и он, и сам Сокол не считают, что в сделках было что-то незаконное.

В конце апреля мнение Баффета о работе Сокола резко изменилось. 28 апреля в деловых изданиях появились сообщения, что Berkshire рассматривает возможность судебного разбирательства с Соколом из-за поглощения Lubrizol. Ревизионная комиссия, проверявшая деятельность менеджера, пришла к выводу, что он мог предоставить руководству Berkshire неполную информацию, касающуюся сделки. В Berkshire также обвинили Сокола в нарушении политики компании, связанной с покупкой и продажей ценных бумаг.

Адвокат Сокола, в свою очередь, заявил, что его клиент не нарушал правил инвестфонда и как

минимум два раза информировал Баффета о своих инвестициях в акции Lubrizol. По словам адвоката, контракт Сокола с Berkshire позволял ему вкладывать личные средства в ценные бумаги тех или иных компаний.

Сам Баффет, выступая 30 апреля на ежегодном собрании акционеров Berkshire, заявил, что обсуждая с Соколом будущую сделку с Lubrizol, не стал “давить” на него и выяснять, когда сам Сокол стал владельцем ценных бумаг Lubrizol. “Я очевидно совершил большую ошибку, не спросив, когда же ты их купил, но когда кто-то говорит тебе: ‘у меня есть пакет акций’, - ты не предполагаешь, что он купил их на прошлой неделе”, - заявил Баффет.

Участники рынка, между тем, пришли в некоторое недоумение по поводу неожиданной смены риторики Баффета, а также по поводу того, что и теперь глава Berkshire Hathaway весьма сдержанно оценил неэтичность поступка Сокола. По словам Элизабет Новицки (Elizabeth Nowick), бывшего адвоката в Комиссии по ценным бумагам США (SEC), в данной ситуации Баффет “в лучшем случае выглядит наивно, а в худшем - неспособным распознать момент, когда что-то пошло не так”.

Защитники позиции Баффета, впрочем, высказались в том духе, что глава Berkshire просто позволил фактам говорить самим за себя. Дополнительно говорить о том, как он разочарован в Соколе, ему не было необходимости: по словам одного из друзей Баффета, после того, как пресс-релиз об отставке Сокола был опубликован, карьера Сокола навсегда завершилась.

Как дела?

Несмотря на финансовый кризис, производители самолетов бизнес-класса не отказываются от новых и амбициозных проектов, пишет Flightglobal. Но длительное восстановление экономики ставит под угрозу новые программы, и только наличие крупного портфеля заказов может их спасти.

Японский авиастроитель Honda Aircraft работает над развитием самолетов HondaJet с 2003 г., в марте 2011 г. был пройден важный этап в программе сертификации нового лайнера. Тогда первый из пяти самолетов, участвующих в программе сертификации Федерального управления гражданской авиации США (FAA), достиг максимальной скорости 790 км/ч на высоте 9150 м, а также скорости 0,72 Mach на высоте, превышающей 9150 м. Таким образом, удалось превзойти заявленные производителем первоначальные характеристики.

Honda Aircraft уже получила 100 заказов на самолеты HondaJet с двигателями GE Honda HF120 на общую сумму \$450 млн. Первые поставки этих лайнеров должны начаться во второй половине 2012 г. Производство 8-местных самолетов будет налажено на заводе Honda Aircraft в Гринсборо (США).

Allied Aviation Technologies (Швейцария) вместе с французской компанией Daher Socata надеется обеспечить будущее легких бизнес-джетов SPn. Фирма Tarbes (Франция) с октября 2010 г. проводит испытания самолета SPn. До настоящего времени, как отметил вице-президент Daher Socata Николя Шаббер, в ходе летных испытаний самолеты SPn налетали 20 часов. Сейчас основное внимание во время тестов уделяется проверке летных характеристик самолета.

Ранее 7-местный композитный самолет SPn разрабатывался немецкой фирмой Grob Aerospace. Планировалось начать производство удлиненной версии бизнес-джета после того, как первая модель SPn пройдет сертификацию. Однако в 2008 г. главный инвестор решил отказаться от этого проекта, а Grob Aerospace в том же году была объявлена банкротом.

В Чехии компания Evektor готовит к первому полету турбовинтовой самолет EV-55. Девятиместный самолет с двумя двигателями Pratt & Whitney PT6A-21 был представлен год назад и предназначен для замены устаревающих поршневых самолетов в Африке, Азии, Австралии, Северной и Южной Америке. В частности сюда входят такие модели как Cessna 402, Piper PA-31 Navajo или Chieftain.

По информации Evektor, самолет EV-55 обладает рядом преимуществ над своими конкурентами, в частности, способен взлетать и садиться на короткие ВПП (длина - 420 м) даже в высокогорных условиях и в странах с жарким климатом.

В США компания Spectrum Aeronautical также борется за сохранение двух проектов: легкого бизнес-джета S-33 Independence и среднеразмерного S-40. Сейчас руководство компании пытается обеспечить необходимое финансирование для продолжения работ над этими проектами.

Первым в производство должен быть запущен самолет S-40 с двигателями GE Honda HF120 (стоимость \$6,8 млн). В числе основных характеристик этой модели можно выделить следующие: максимальная скорость - 790 км/ч, дальность полета - 4170 км, максимальная

крейсерская высота - 13700 м. Лайнеры S-33 (стоимость \$3,95 млн), оснащаемые двигателями Williams FJ-33, будут запущены в производство через 12 месяцев после модели S-40.

Спрос на самолеты индивидуального пользования остается достаточно высоким, и авиастроители стремятся как можно скорее вывести на рынок новые модели.

Ранее лидером в этой гонке была компания Diamond, которая занималась разработкой самолета D-jet. Первоначально сертификация и ввод этого лайнера в эксплуатацию были запланированы на 2006 г. Но в марте 2011 г. Diamond была вынуждена прекратить работы над проектом из-за отсутствия финансирования. Сейчас компания пытается получить ссуду у правительства Канады в размере \$35 млн для продолжения работы над своим самолетом.

Чтобы провести сертификацию авиалайнера компании Diamond необходимо \$90 млн. Сама программа сертификации, как ожидается, займет 22 месяца. Администрация провинции Онтарио (Канада), где проводятся работы над самолетом, готова выделить \$35 млн, но только после одобрения со стороны национального правительства.

За время летных испытаний самолеты D-jet с двигателями Williams FJ33-5A налетали 700 часов, причем на эти лайнеры уже поступило 225 заказов.

Компания Cirrus отмечает, что ей уже удалось

продать 430 самолетов SF50 Vision, и руководство авиастроителя рассчитывает ускорить работы над новым самолетом, как только будет завершена сделка по покупке Cirrus китайской корпорацией CAIGA. По словам руководителя Cirrus Brenta Уотерса, новая модель должна выйти на рынок в течение ближайших трех лет. До настоящего времени самолеты SF50 Vision с двигателями Williams FJ33-4A-19 налетали около 350 часов.

В то же время компания Piper Aircraft в конце 2010 г. решила изменить конструкцию и название самолета PiperJet, который стал больше предшественника. Самолет получил название Altaire и будет оснащаться двигателем Williams International FJ44-3AP. Поставщики проекта Altaire останутся прежними, а сам самолет продается по цене \$2,5 млн. Первый полет нового лайнера должен состояться в 2012 г., а начало поставок запланировано на 2014 г.

Тем временем фирма Stratos Aircraft планирует начать испытания в аэродинамической трубе масштабной копии (1:8) самолета Stratos 714. Фирма уже начала принимать заказы на новую модель. Часть средств, необходимых на разработку проекта уже получены, но тем не менее, для вывода 5-местного самолета стоимостью \$2 млн на рынок требуются дополнительные инвестиции.

Что касается рынка одномоторных турбовинтовых самолетов, то здесь показатели 2010 г. были не самыми лучшими. Авиастроители, работающие в этом секторе, опасаются снижения заказов на свою продукцию в ближайшем времени.

В частности, компания Pilatus Aircraft (Швейцария) в 2010 г. поставила 79 самолетов PC-12, что на 21 машину меньше по сравнению с 2009 г. Традиционными рынками для Pilatus являются Европа и США, но экономика этих регионов восстанавливается медленными темпами, поэтому Pilatus планирует расширить сферу своей деятельности в странах Восточной Европы и России. Руководство компании намерено открыть дилерские центры в этих регионах, поскольку для них такая стратегия является самой эффективной.

Несмотря на сложную экономическую обстановку Pilatus Aircraft намерена представить в 2012 г. новый самолет с двумя двигателями PC-24, спецификации которого пока не разглашаются.

Daher Socata в 2010 г. поставила 38 самолетов ТВМ 850, на два самолета больше чем в 2009 г., но на 22 меньше по сравнению с 2008 г. В то же время руководство Socata отмечает, что портфель заказов компании увеличился, поэтому падение продаж практически не повлияло на деятельность авиастроителя. Недавно Socata провела модернизацию своих более ранних моделей 700А и 700В, установив в кабине многофункциональную авионику Garmin G1000. На данный момент было поставлено уже три модернизированных самолета, включая второй из 26 заказанных самолетов 700А для ВВС Франции.

Quest Aircraft продолжает работу над производством своего одномоторного самолета Kodiak 100. К настоящему времени было поставлено 47 таких самолетов. А получение дополнительных

инвестиций подтолкнуло Quest Aircraft к выходу на новые рынки, включая секторы чартерных и корпоративных перевозок. Продукция Quest Aircraft уже была сертифицирована в Южной Африке. Также ожидается сертификация в Бразилии и Австралии.

Сообщается, что компания Hawker Beechcraft работает над проектом нового одномоторного самолета, предназначенного для сервисного рынка.

О разработке нового самолета заявила и компания Cessna. Новинка должна занять нишу между моделями 400 Corvalis TT и Mustang. Сообщается, что новый самолет будет продаваться по цене \$1,5-2 млн, а его максимальная скорость будет превышать 540 км/ч.

В то же время руководство Cessna отмечает, что ее 12-летняя модель Caravan до сих пор пользуется высоким спросом. В 2010 г. Cessna поставила 95 самолетов Caravan стоимостью \$2 млн. В 2009 г. заказчикам было передано 93 самолета. В текущем году Cessna прогнозирует такой же уровень поставок модели Caravan.

Сдругой стороны Piper Aircraft не может похвастаться высокими продажами своего одномоторного самолета Meridian. Третий год подряд продажи этой модели продолжают снижаться с 53 самолетов в 2007 г. до 25 машин в 2010 г.

Артур Нургалеев

Источник: АвиаПорт.Ru



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 2 по 8 мая 2011 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 2 по 8 мая 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	27	16	24	22	9	10	48	128
Великобритания	19	60	124	58	8	20	29	254
Франция	28	153	74	67	5	37	133	249
Италия	28	34	50	68	4	14	150	203
Австрия	46	6	4	10	2	0	19	35
Швейцария	9	15	26	9	1	6	22	98
Россия	23	26	97	61	1	17	2	289

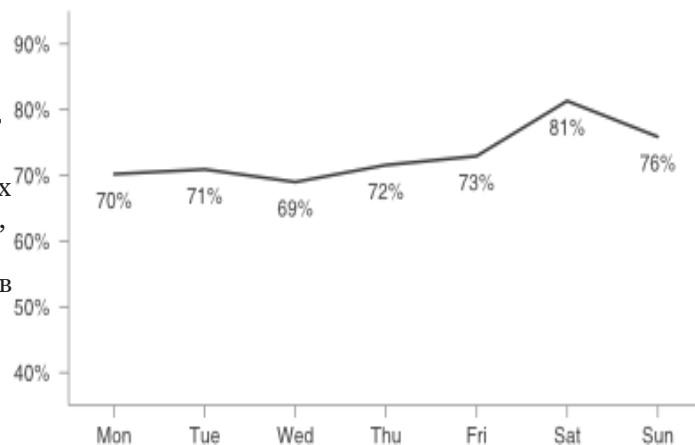
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 2 по 8 мая 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	23	0	7	2	1	2	3	18
Великобритания	1	49	18	4	0	6	1	39
Франция	7	7	11	9	2	3	7	23
Италия	1	1	1	10	2	1	2	15
Австрия	2	1	2	1	6	0	2	7
Швейцария	6	4	7	3	1	2	1	12
Россия	5	2	5	6	2	0	0	13

Индекс наличия свободных самолетов

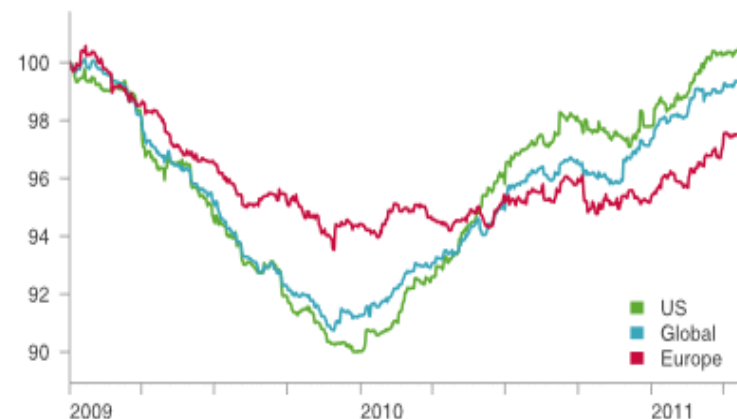
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1567	€ 1574	€ 1552
Cessna Citation Excel	€ 2751	€ 2694	€ 2670
Bombardier Challenger 604	€ 4730	€ 4720	€ 4641

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, 23 Cessna Citation Excel и 29 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прибытия.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	3
3	Лутон, Лондон	2
4	Кот Д'Азур, Ницца	5
5	Женева	4
6	Фарнборо, Лондон	8
7	Пулково, СПб	6
8	Цюрих	9
9	Пабло Пикассо, Малага	15
10	Линате, Милан	14

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