



Наступили неблагоприятные времена для всех журналистов - мировой рынок бизнес-авиации вошел в прогнозируемую ежегодную спячку. Все компании уже отчитались за прошлый год и анонсировали проекты года наступившего. И теперь игроки рынка, немного успокоившись, начинают реализовывать планы. До крупных мероприятий еще далеко, поэтому информационный поток в ближайшие две недели, скорее всего, будет весьма скуп.

На текущей неделе сразу два информационных повода, привязанных к российскому рынку, муссировали отечественные СМИ. R66 от Robinson получил долгожданный российский сертификат типа, и теперь смело можно утверждать, что этот аппарат станет популярным и покупаемым в нашей стране. Сразу же после получения долгожданного свидетельства производитель поделился объемами заказов на этот вертолет со стороны российских клиентов. Опубликованные цифры весьма аппетитны.

Ну а, пожалуй, главная новость пришла из стана Beechcraft. Быстро перестроившись (после процедуры банкротства НВС), американский производитель буквально на форсаже влетает на российский рынок, пытаясь начать работать в новом для себя сегменте – региональном рынке, при этом не забывая и традиционный. На этой неделе стало известно о первом крупном контракте американского производителя в России в новом качестве. Речь идет о поставке девяти самолетов King Air 350i в региональной конфигурации для самарской компании «Эйр Самара». И это еще не все. В настоящее время производитель активно работает с рядом российских компаний.



R66 сертифицирован в России

Завершена полторалетняя эпопея с сертификацией данного типа, которая была осложнена задержками, вызванными дополнительными испытаниями гидросистемы вертолета

стр. 13



ЕВАА определилась со стратегией на 2013 год

Глава ЕВАА Родольфо Бавьера: сложная экономическая ситуация и несбалансированное законодательство – основной тормоз развития бизнес-перевозок

стр. 16



Российский восход Beechcraft

Обновившись после банкротства, американский производитель прогнозирует поставку на российский рынок до 50-ти самолетов в течение двух лет

стр. 17



Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: -16,4%; Индекс спроса в Европе: +6,7%

стр. 19



ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Gulfstream G280

Опубликована программа регионального Форума

26 апреля 2013 года Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) проведет очередной региональный форум деловой авиации. Мероприятие пройдет в городе Казань, Республика Татарстан, на базе группы компаний «Тулпар» в Международном аэропорту «Казань». На днях Ассоциация опубликовала **программу** и регистрационную форму для участия в мероприятии.

Программа Форума рассчитана на один день, в течение которого делегаты поучаствуют в практической конференции «Развитие деловой авиации в регионе», осмотрят самолеты на статической стоянке и производство интерьеров.

Региональные форумы деловой авиации – важное направление деятельности ОНАДА. Цель таких

значимых мероприятий – популяризация деловой авиации в России, стимулирование спроса на бизнес-перевозки, расширение качества и объема услуг в российском сегменте отрасли, а также информирование делового сообщества о деловой авиации как об эффективном инструменте ведения бизнеса. В течение трех лет силами ОНАДА были проведены форумы в Москве, Уфе, Геленджике.

В 2013 году, кроме регионального форума в Казани, ОНАДА проведет мероприятия в рамках EBACE 2013 в мае в Женеве, II Балтийский форум деловой авиации в Юрмале в августе, а также сессии в рамках МАКС 2013 и JetExpo 2013. Также будет рассмотрен вопрос проведения второго в 2013 году форума деловой авиации и определен регион его проведения.



Тел./Факс: +7 (812) 704-3461
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPHX; AFTN: ULLLJPHX
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

Компания «Рост-Лизинг» занялась авиационным лизингом

Компания «Рост-Лизинг» сообщила о запуске нового направления бизнеса — авиационного лизинга. Продукт «Авиализинг» рассчитан на сегмент малой и средней авиации РФ.

В рамках программы стабильно работающим авиакомпаниям предлагаются в операционный лизинг воздушные суда Boeing 757/200 PF и PCF 1989 года выпуска, Boeing 757/200 ER 1990 и 1995 годов выпуска, Cessna Citation Mustang 2009—2012 годов выпуска (наработка - от 500 часов), а также Twin Otter 400. Кроме того, «Рост-Лизинг» осуществляет поставку и ремонт самолетов «Л-410 УВП» (Е, Е-20), а также поставку и ремонт авиационных двигателей М-601Е и CFM56 (1 — 7-й серий).

По условиям лизинговой программы минимальный авансовый платеж составляет 10%, срок лизинга — до семи лет.

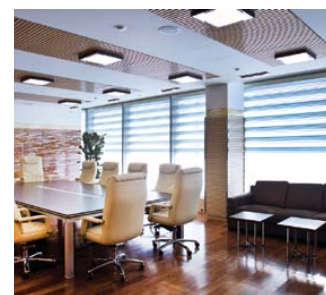
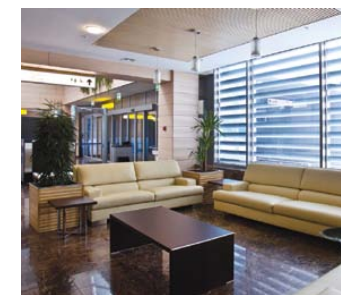
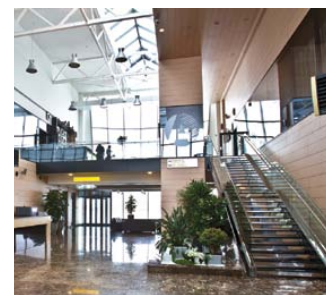
В компании сообщили, что у нее уже есть несколько клиентов в сегменте авиализинга: авиационный центр «Аэроград Коломна» получил самолет Cessna 172 S и два двигателя М-601Е для самолета «Л-410 УВП-Э», а компания «Сибирская легкая авиация» — два самолета «Ан-28».

В «Рост-Лизинге» напомнили, что, кроме того, с февраля 2013 года стартовал проект по лизингу вертолетов, а также узлов и агрегатов к ним.

Московское ООО «Рост-Лизинг» — универсальная лизинговая компания, оказывающая услуги на всей территории России через филиальную сеть банка «Рост». Финансирует покупку транспортных средств, спецтехники, оборудования предприятиями различных отраслей экономики.



КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

Falcon 2000S и 2000LXS сертифицированы EASA

Dassault Aviation подтвердил получение сертификата типа на два своих деловых самолета. EASA сертифицировала новые самолеты семейства Falcon 2000 – 2000S и 2000LXS. По сообщению производителя, одобрение FAA будет получено в ближайшее время.

Falcon 2000S был анонсирован на EBACE в мае 2011 года. Компания позиционирует его как суперсредний бизнес-джет начального уровня. Он оснащен полным набором стандартных функций от французского производителя, в том числе авионикой Easy II, развлекательной системой FalconCabin HD+, а также комплектуется новыми фиксированными конфигурациями пассажирского салона, разработанного BMW Group DesignworksUSA.

При крейсерской скорости в $M=0,80$ Falcon 2000S имеет дальность полета 3350 морских миль (6 человек, резерв топлива по NBAA IFR). Взлетная дистанция с максимальным взлетным весом 41000 фунтов составляет 4325 футов (1320 м). Он может подняться на высоту 41000 футов за 19 минут, обычная крейсерская высота составляет 45000 футов, а сертифицированный потолок – 47000 футов. Самолет может также совершать посадку при 95% максимального взлетного веса, или примерно 39300 фунтов, что позволяет ему брать в полет больше топлива и добавляет гибкости операторам этого самолета.

Кроме того, имея посадочную скорость в 107 узлов, Falcon 2000S способен совершать посадку в аэропортах со сложными и крутыми глиссадами и короткими взлетно-посадочными полосами. При типичном полете Falcon 2000S нужна ВПП длиной всего 2315 футов (705 м) – это меньше, чем требуется обычным суперсредним бизнес-джетам и сравнимо с типичными турбовинтовыми самолетами.

Поставки Falcon 2000S начнутся во втором квартале 2013 года.

Другой самолет этого семейства – Falcon 2000LXS, был анонсирован совсем недавно, в октябре 2012 года на NBAA 2012. Бизнес-джет, имеющий дальность полета 4000 морских миль, сочетает в себе взлетно-посадочные характеристики 2000S с большей дальностью 2000LX. Благодаря таким же предкрылкам и законцовкам крыла, как у модели 2000S, самолет имеет взлетную дистанцию 4675 футов при максимальной взлетной массе в 42800 фунтов.

Самолет будет поставляться со стандартно установленной авионикой Easy II и развлекательной системой FalconCabin HD+. Однако в отличие от 2000S клиенты могут сами выбрать интерьер этого самолета. Falcon 2000LXS заменит 2000LX к концу 2013 года.

Двухлетние летные испытания новых моделей продемонстрировали значительно лучшие взлетно-посадочные характеристики бизнес-джетов по сравнению с расчетными цифрами. Это позволит производителю сертифицировать новые самолеты для применения в значительно большем количестве аэропортов. Так, например, оба бизнес-джета будут одобрены для эксплуатации в Лондон-Сити.

Одновременно с сертификацией новых бизнес-джетов EASA одобрил установку авионики Easy II на остальных самолетах семейства Falcon 2000 EASy. Все находящиеся в эксплуатации Falcon 2000, оборудованные авионикой Easy (EX, DX и LX), смогут получить Easy II, как только компания выпустит соответствующие сервисные бюллетени.



РЕГИОНАЛЬНЫЙ ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

Международный аэропорт «Казань»,
г. Казань, Республика Татарстан,
26 апреля 2013 года

www.rubaa.ru/kazan2013

Амбициозные планы

Стали известны планы компании Cessna по увеличению продаж на 50%. Американский производитель объявил о расширении своего присутствия по всему миру, делая акцент на организации представительств на рынках, где самолеты производителя зарекомендовали себя как востребованный продукт, и где есть реальные по прогнозам экспертов компании и возможность роста.

Надежды Cessna весьма обоснованы – проверенная тактика организации представительств, обеспечивающих сопровождение покупки или продажи самолета, а также оперативное послепродажное техническое обслуживание и ремонт воздушных судов в непосредственной близости от мест их базирования применяется не только в деловой авиации.

Cessna «думает на перспективу», ведь глобальная сервисная сеть – залог успеха в будущем. Компания планирует финансовые вложения, в том числе в подготовку и обучение квалифицированного персонала «на местах». Об этом свидетельствует, в частности, появление нескольких десятков новых вакансий на

должности менеджеров по продажам самолетов на официальном сайте компании.

По словам президента и генерального директора Cessna Aircraft Скотта Эрнеста, ключевой стратегией компании на сегодняшний день является децентрализация сети продаж, увеличение самостоятельности зарубежных подразделений, рост влияния региональных офисов по продажам в тех странах, в которых эксперты видят особенно явные перспективы роста деловой авиации.

Компания Cessna имеет многолетний инженерно-технический опыт и широкий спектр предоставляемых услуг, обеспеченные слаженной работой команды профессионалов. В 2013 году производитель планирует представить широкой общественности новые продукты деловой авиации – самолеты Cessna Latitude и Citation Longitude.

Напомним, что по итогам 2012 года компания поставила 181 бизнес-джет, что всего на 2 меньше, чем в 2011 году.



Jet Transfer
BUSINESS AVIATION

Bell Helicopter On a Mission
A Textron Company

Jet Transfer -
официальный представитель
Bell Helicopter
в России и на Украине

+7 (903) 969 56 03
www.bellhelicopter.jetttransfer.ru

Eurocopter или Ми-2?

В 2013 году для Приморья будет закуплен вертолет санитарной авиации, который позволит быстро оказывать экстренную помощь людям, живущим в отдаленных районах. Как рассказали в департаменте здравоохранения Приморского края, это позволит значительно повысить уровень экстренной медицинской помощи в регионе. Сейчас рассматриваются варианты приобретения вертолета - российский Ми-2 или зарубежный Eurocopter.

По словам специалистов, вертолеты Ми-2, задействованные для выполнения санитарных авиационных работ, отвечают действующим требованиям безопасности эксплуатации. Машина имеет дальность полета 400 километров при перевозке не менее шести человек, в том числе с транспортировкой не менее двух человек в лежачем состоянии, с возможностью подключения специальной медицинской аппаратуры в полете к бортовой электросети, напряжением 12 Ватт.

Вертолет Eurocopter предназначен для оказания пострадавшим экстренной медицинской помощи с выполнением на месте хирургических операций и доставки их в стационары. Машина способна приземляться в труднодоступной местности, поэтому незаменима для эвакуации пострадавших в природных и техногенных катастрофах. Вертолетом возможна быстрая перевозка больных на расстояния до 800 километров.

Каждый медицинский вертолет оснащается комплектом современного оборудования, которое позволяет тщательно следить за комфортом пациента и стабилизировать его состояние. Вопрос технического оснащения отрасли здравоохранения Приморья находится под личным контролем губернатора Приморского края Владимира Миклушевского.

Очередной вертолетный тендер на юге

Департамент госзаказа Краснодарского края объявил тендер среди потенциальных поставщиков на поставку вертолета для оказания экстренной медицинской помощи с медицинским интерьером (салон) и установленным медицинским оборудованием. Начальная (максимальная) цена контракта – более 11 млн. евро.

Согласно техническому заданию, силовая установка вертолета должна состоять из двух газотурбинных двигателей, взлетная мощность каждого из них – не менее 700 лошадиных сил. Власти Кубани рассчитывают, что максимальная скорость машины будет не менее 250 километров в час, а дальность полета – не менее 600 километров.

Пассажирский салон должен вмещать не менее восьми и не более десяти пассажиров. В салоне требуется наличие передвижного стола-тумбы с креплением для установки на него планшетного компьютера. При этом, согласно техническому заданию, должны быть предусмотрены возможности отделки кабины ковровым покрытием и пассажирских сидений кожей с выбором цвета заказчиком.

В стоимость контракта включают обучение пилотов. Заявки на участие в тендере принимаются до 15 апреля, подведение итогов тендера запланировано на 24 апреля 2013 года.

Напомним, что аналогичный тендер был объявлен в апреле 2012 года. Тогда в рамках контракта с Государственным казенным учреждением Краснодарского края «Кубаньавиа» Уральская вертолетная компания – URALHELICOM, при поддержке Eurocopter Vostok, поставила новый вертолет EC135 T2+ в медицинской конфигурации.



Санитарный вертолет, оборудованный реанимационной аппаратурой, используется для доставки тяжелых больных непосредственно в реанимационные залы нового корпуса ККБ №1, на крыше которого оборудована специальная посадочная площадка. Кроме того, использование медицинского вертолета является обязательным условием для оказания помощи пострадавшим при проведении Зимних Олимпийских Игр в Сочи в 2014 году.

По словам министра здравоохранения края Елены Редько, с февраля 2013 года благодаря использованию вертолета врачам удалось спасти 48 жизней, 11 из них - детские.

С момента введения в эксплуатацию машина налетала 105 часов вместо 60 запланированных. Министр также заявила, что губернатор выступил с инициативой приобрести еще один вертолет для санавиации.

По словам Редько, вертолет, который работает сейчас, дежурит круглосуточно, но его недостаточно. В соответствии с европейскими нормативами санавиации должен быть один вертолет на миллион жителей.

Air Partner увеличивает долю

Британский авиаброкер Air Partner сообщил о результатах работы в очередном полугодии, которое закончилось 31 января 2013 г. Общая выручка компании упала на 15% с £ 117,41 млн. до £ 102,1 млн., что было компенсировано повышением на 9,3% валовой прибыли, до £ 10,3 млн.

Подразделение бизнес-чартеров компании заработало за прошедший период на 12% больше, £ 22,7 млн., в том числе Air Partner наблюдал 5-процентный рост в этом сегменте на европейском рынке. Прибыль подразделения до налогообложения также выросла на 30%, до £ 0,4 млн.

Марк Бриффа, генеральный директор Air Partner, указал на причину такого роста – назначение на должность подразделения бизнес-чартеров в континентальной Европе в сентябре 2012 года Тома Энджерлхарда и всеотраслевой переход рынка от программ долевого владения к традиционным чартерам и карточным программам. Именно поэтому бизнес компании растет, несмотря на по-прежнему вялый рынок.

За прошедший отчетный период компания продала 17 новых карт – преимущественно состоятельным частным лицам – и подписала первый контракт стоимостью \$ 1 млн. с корпоративным клиентом.

«Наша доля на европейском брокерском рынке находится в районе двух процентов. В Великобритании мы занимаем около двадцати», – говорит Гевин Чарльз, финансовый директор Air Partner. «И мы видим значительные возможности для дальнейшего роста».

Airbus поставил 4-й самолет семейства ACJ в текущем году

Как стало известно BizavNews, 21 марта 2013 года Global Jet Luxembourg (дочерняя компания Global Jet Concept) получила очередной 19-ти местный самолет Airbus ACJ319 (бортовой номер P4-MGU). Сейчас бизнес-джет находится в Тулузе, где располагается центр комплектации Airbus Corporate Jet Centre. Предположительно в январе 2014 года полностью оборудованный и покрашенный авиалайнер будет передан заказчику.

Новый лайнер стал пятым самолетом европейского производителя в парке компании (4 ACJ319 и один ACJ318). Как и предыдущие, этот самолет будет эксплуатироваться исключительно в интересах частного заказчика. Также в парке Global Jet Luxembourg в настоящее время эксплуатируются и другие лайнеры – Embraer Legacy 600, Boeing Business Jet BBJ1 и Boeing 767-300ER.

На сегодняшний день под управлением Global Jet Concept находится более 60 самолетов, что делает

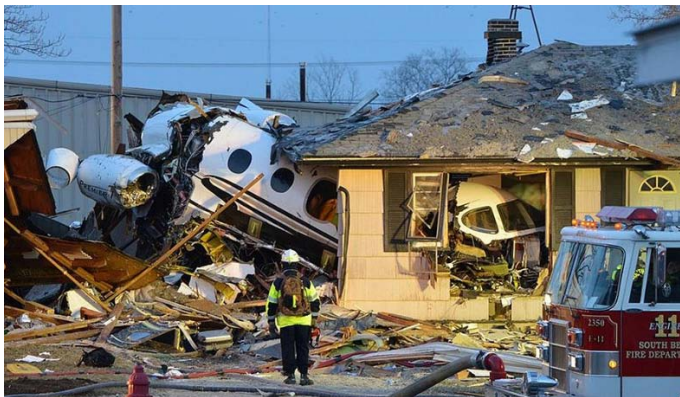
компанию одним из крупнейших игроков на российском рынке. Напомним, что воздушный парк перевозчика состоит как из собственных воздушных судов, так и из самолетов частных владельцев, находящихся в управлении Global Jet Concept. Головные офисы Global Jet Concept находятся в Женеве и в Люксембурге, а представительства располагаются в Париже, Монако, Пекине и Москве. «Российский» воздушный флот компании состоит из самолетов Dassault Falcon 7X, Bombardier Challenger 604, Gulfstream G200, Embraer Legacy 600, Dassault Falcon 900EX EASy, Gulfstream G450 и Gulfstream G550.

Напомним, что в прошлом году Airbus Corporate Jets передал заказчикам девять самолетов (два ACJ318, шесть ACJ319 и один ACJ330) против 14 годом ранее. С начала 2013 года Airbus поставил уже четыре самолета ACJ – помимо Global Jet Luxembourg, свои лайнеры получили Royal Flight of Oman, Comlux Malta и японская компания Universal Entertainment.



Вновь Premier I

В американском штате Индиана потерпел катастрофу легкий реактивный самолет Beechcraft Premier I, принадлежащий компании 7700 Enterprises of Montana LLC (бортовой номер N26DK, самолет 2008 года выпуска). Самолет упал на жилой квартал в районе аэропорта г.Саус-Бенд, штат Индиана. На борту бизнес-джета находились четыре человека. К настоящему моменту известно о двух погибших, однако не известно, были ли они на борту или находились на земле, сообщает Associated Press.



По информации представителя федерального авиационного управления Роланда Хервига, самолет вылетел из аэропорта г. Тулса, штат Оклахома. По предварительной версии, в полете у машины возникли «механические проблемы».

Жильцы домов, прилегающих к месту катастрофы, эвакуированы, так как прибывшие спасатели зафиксировали утечку из газопровода, которая, очевидно, стала следствием аварии.

По словам одного из очевидцев, самолет полностью разрушил один дом и серьезно повредил соседний. За месяц это уже третья катастрофа самолетов Beechcraft Premier I и четвертая с начала года.

Нигерия дозрела до конференции

Бурный рост бизнес-перевозок в Нигерии, который наблюдается в последние несколько лет, заставляют основных игроков рынка не только более активно искать новых партнеров по бизнесу, но и активно принимать участие в решении многочисленных проблем, с которыми в последнее время сталкивается отрасль в стране.

Основной игрок нигерийского рынка компания Evergreen Apple Nigeria выступила инициатором проведения первой в стране конференции деловой авиации, которая пройдет в Лагосе 7 мая 2013 года. Среди приглашенных участников – крупные международные компании, работающие в сегменте бизнес-перевозок: производители, операторы, финансовые и юридические корпорации и, конечно, представители авиационных властей, от которых участники форума



ждут внятных ответов на многочисленные вопросы. Форум пройдет под патронатом африканской ассоциации деловой авиации (AfBAA).

По мнению организаторов, предстоящее мероприятие станет платформой для установления контактов и обсуждения основных факторов, тормозящих развитие рынка. Как ожидается, на конференции также будет сформирована будущая политика авиационных регуляторов в отношении бизнес-авиации. Недавние государственные инициативы буквально ввергли в шок многие компании, планирующие выход на этот рынок, и существенно снизили желание принимать поспешные решения в отношении работы в Нигерии. Но все же наличие множества позитивных моментов и вера в благоразумие местных авиационных чиновников являются, пожалуй, главными положительными факторами для благоприятного развития отрасли в стране.

Также на конференции планируется обсудить и другую наиважнейшую проблему – безопасность полетов. Представители Evergreen Apple Nigeria собираются анонсировать новую программу, позволяющую сделать полеты более безопасными, и параллельно расширить географию перелетов внутри страны. Со своей стороны, авиационные власти Нигерии расскажут присутствующим о реализации программ по либерализации воздушного пространства страны и об инициативах по привлечению иностранных инвестиций в аэропортовую инфраструктуру.

Предстоящее мероприятие станет самым крупным не только в истории страны, но и в регионе. Под стать мероприятию выбрано и место проведения – престижный отель Wheatbaker. Как ожидается, в работе конференции примут участие около 100 делегатов.

ААС прикоснется к дорогим джетам

Associated Air Center (ААС) сообщает о получении сертификатов на обслуживание бизнес-джетов от авиационных властей Кувейта и Омана, а также Нигерии и Китая. Данные документы позволяют осуществлять установку интерьера и услуги ТОиР (Part 145) на самолетах, зарегистрированных в этих странах. Примечательно, что именно в ряде ближневосточных государств планируется получение нескольких крупных бизнес-джетов в «зеленой» комплектации.

Производственные мощности компании в Далласе позволяют выполнить работы практически любой сложности. Это стало возможным после открытия в 2012 году нового дизайн-центра. По мнению экспертов ААС, в течение трех лет объем рынка комплектации новых широкофюзеляжных лайнеров может составить 35-40 машин. Количество узкофюзеляжных бизнес-джетов (включая самолеты с вторичного рынка) может достичь пятидесяти бортов за этот же период (за счет списания еще «свежих» самолетов).

«Наша компания является назначенным авторизованным центром переоборудования ВВJ, мы начали активно сотрудничать и с европейским Airbus Corporate Jets. На сегодняшний момент наши заказчики уже получили 15 узкофюзеляжных самолетов семейства АСJ. На первый взгляд эта цифра покажется сравнительно небольшой, но я должен подчеркнуть, что в среднем на каждый самолет у нас уходит от одного года до полутора лет. Ведь наша работа на каждом самолете уникальна. А всего к настоящему времени мы поставили 83 бизнес-джета, большая часть из которых приходится на самолеты типа ВВJ, включая Boeing 777 и Boeing 747. И очень приятно, что в последнее время нашими клиентами становятся заказчики из России и стран СНГ», - комментирует глава Associated Air Center Крис Шехтер.

Bombardier не собирается обновлять семейство Challenger

Несмотря на усиливающуюся конкуренцию в суперсреднем сегменте, Bombardier не планирует замену или модернизацию в ближайшее время семейства Challenger, пишет Flightglobal. Издание ссылается на президента и главного операционного директора Bombardier Aerospace Ги Хачи, который на пресс-конференции для инвесторов и аналитиков 21 марта 2013 заявил, что у компании нет планов по увеличению инвестиций в новое имущество и предприятия до 2015 года, что, по мнению журналистов, указывает на отсутствие на горизонте каких-либо новых программ.

Однако Challenger 605 вероятно в скором времени столкнется на рынке со многими новыми самолета-



ми. Так, например, по слухам Gulfstream скоро заменит G350, а Dassault готовит новую программу по замене 2000LX – Falcon SMS. И все эти три самолета представляют собой специально построенные бизнес-джеты с большим салоном, которые находятся в одном сегменте.

Тем не менее, по словам г-на Хачи, если Challenger должен конкурировать с новыми самолетами, то компания «готова смириться с этим». «Новый самолет имеет сильные конкурентные преимущества, но есть вещи, которые возможно сейчас сделать». Ги Хачи в качестве примера привел программу Learjet 70/75. Bombardier тайно начал эту программу в 2011 году для обновления Learjet 40 /45 с помощью установки более мощных двигателей Honeywell и авионики Garmin G5000. И обновление этого семейства было более насущным, чем модернизация семейства Challenger.

В то же время аналитики давно полагают, что канадскому производителю стоит провести модернизацию Challenger 605. По прогнозу монреальской компании Zenith Jet, Challenger 605 должен обзавестись двигателями General Electric NG34.

Но, похоже, у Bombardier очень жесткий инвестиционный бюджет. В течение последних пяти лет компания запустила достаточно новых проектов, таких как узкофюзеляжный CSeries, сверхдальние Global 7000/8000 и полностью композиционный Learjet 85. И CSeries с Learjet 85 потребовали больше инвестиций, чем ожидали в Bombardier. При этом проекты отстают по срокам ввода в строй. А если еще учесть время и деньги на модернизацию легких Learjet, то можно предположить, что семейство Challenger еще не скоро обновится.

Очередной этап проекта Eclipse 550

Eclipse Aerospace продолжает активно работать над проектом Eclipse 550. Авиапроизводитель сообщает о первом подключении к системам самолета и запуске двигателей PW610F от Pratt & Whitney (такие же двигатели использовались и на модели Eclipse 500). К марту 2013 года производитель завершил сборку двух самолетов Eclipse 550, и компания рассчитывает форсировать получение «окончательного» сертификата типа и начать поставки в ранее обозначенные сроки.

По планам поставки начнутся с третьего квартала 2013 года, а всего в 2013 году компания поставит 18 самолетов. В дальнейшем производитель собирается выйти на уровень производства 50-100 самолетов в год. Тем не менее, руководство Eclipse Aerospace оговаривается, что такой темп возможен только при благоприятной рыночной обстановке.

Конструктивно новый Eclipse 550 изготовлен из дюралюминия, причем для соединения большей части узлов и деталей использован современный метод фрикционной сварки. Новинке от предшественника достался модернизированная авионика Vantage Premier и автоматы тяги. Усовершенствования затронули компьютерные и интегрированные радиоэлектронные системы. Они поддерживают функции искусственного зрения, двухрежимную систему управления полетом, систему раннего предупреждения о столкновении с подстилающей поверхностью TAWS, систему предупреждения о столкновении в воздухе TCAS-1, систему автоматического зависящего наблюдения ADS-B, а также включает бортовую РЛС с цветным монитором, импульсный радиовысомер и интеграцию ввода данных с iPad.

По состоянию на конец 2012 года базовая цена Eclipse 550 равна \$2,695 млн.

Начата сборка двигателя для Global 7000/8000

GE Aviation начала сборку первого двигателя семейства The GE Passport, который выбран Bombardier в качестве силовой установки бизнес-джетов Global 7000 и 8000. Тестирование двигателя тягой 16500 фунтов (73kN) намечено на второй квартал 2013 года, а ввод в строй сверхдальних канадских бизнес-джетов запланирован на 2016 и 2017 годы соответственно.

При разработке двигателя The Passport применены несколько новых технологий и материалов. Так, корпус вентилятора изготовлен из композитных материалов, а уникальный 52-дюймовый входной вентилятор с 18-ю лопастями позволит снизить шум и вибрации в пассажирском салоне. Кроме того, в нем применены наработки и технологии программы eCore, которую GE проводит с целью снижения выбросов и улучшения топливной экономичности перспективных двигателей. Все эти технологии вместе позволят улучшить характеристики новой силовой установки и получить 11-процентный выигрыш в удельном расходе топлива по сравнению с другими двигателями этого класса, при соответствии выбросов требованиям CAEP/6, а уровня шума - Stage 4.

Для новых бизнес-джетов Global компанией Nexcelle, совместным предприятием GE и Safran, проектируется интегрированная силовая установка, состоящая из двигателя The Passport и гондолы. Гондола спроектирована таким образом, чтобы уменьшить общую массу конструкции, лобовое сопротивление и при



этом упростить доступ к агрегатам двигателя.

С момента начала работ над двигателем в 2010 году GE провела проверочные тесты конструкции вентилятора, в том числе стендовые испытания с двумя отсутствующими лопастями, испытание на воздействие всасываемыми предметами и стендовые испытания вентилятора на эффективность. Также компания провела 150 часов испытаний на двух демонстраторах программы eCore.

По данным GE, двигатель The Passport должен обеспечить экономию топлива до 8% по сравнению с Rolls-Royce BR725, который устанавливается на единственном конкуренте Global'ов в этом сегменте – Gulfstream G650.

Bell 429 обзавелся колесами

Во время проектирования легкого двухмоторного вертолета Bell 429 конструкторы предусмотрели в качестве опции, кроме традиционного для такого типа вертолетов ползкового шасси, убирающееся колесное. Производитель на Heli Expo 2013 представил этот проект, и недавно появились фотографии в полете такого варианта Bell 429.

Традиционно колесное шасси на вертолеты устанавливается на тяжелые машины. Такой конструктив взлетно-посадочного устройства позволяет вертолету передвигаться по земле без отрыва от поверхности, а также совершать взлет и посадку по-самолетному, то есть с разбегом и пробегом. А при таком взлете вертолет может взять большую полезную нагрузку, а посадка с пробегом может быть



полезна в аэропортах, не имеющих специальных вертолетных площадок, и тогда вертолет приземляется на ВПП как самолет, а потом рулит на место стоянки.

Применение убирающегося шасси на гражданских вертолетах можно объяснить желанием производителя повысить скорость полета. Однако такое устройство более сложно, как в производстве, так и при обслуживании, и оно более тяжелое. Тем более вызывает вопросы применение такого шасси на легких вертолетах.

Тем не менее, Bell пошел по этому пути при разработке 429-й модели. Скорее всего, производитель рассчитывал на одобрение увеличенного взлетного веса вертолета Bell 429. И этот расчет оправдывается в некоторых странах, однако, главные рынки США и

Европы пока такому варианту вертолета недоступны.

А колесному Bell 429, который, скорее всего, будет популярен в варианте VIP&EMS, увеличение веса просто жизненно необходимо. Механизм уборки шасси «съел» часть полезной нагрузки, и на рынках, которые не одобрили «тяжелый» вертолет, Bell 429 с колесным шасси будет проигрывать конкурентам.

Так что, американскому производителю остается надеяться на подвижки в изменении правил сертификации вертолетов в США, о чем было много разговоров на прошедшей Heli Expo 2013. И как только FAA изменит правила FAR 27, можно не сомневаться, что EASA последует следом. И тогда колесный Bell 429 получит шанс на успех.



Eurocopter продал 69 вертолетов

В ходе выставки Heli Expo 2013, прошедшей с 5 по 7 марта в Лас-Вегасе (штат Невада), Eurocopter продемонстрировал самые последние новинки модельного ряда вертолетов и получил 69 заказов на поставку вертолетов.

Список заказов охватывает большой диапазон моделей - от легкого однодвигательного вертолета AS350 до EC225 в классе 11 тонн. Такой широкий спектр заказанных машин обусловлен непрерывным увеличением спроса на вертолетный транспорт в нефтяной и газовой промышленности, устойчивым спросом в

сфере санитарной авиации, ростом в секторе вертолетного лизинга.

На выставке Heli Expo 2013 Eurocopter впервые представил свою новейшую разработку: средний многоцелевой двухдвигательный вертолет EC135 T3/P3, на который уже поступили первые три заказа.

Крупный заказ на продукцию Eurocopter, полученный на выставке HeliExpo-2013, поступил от Milestone Aviation Group. Предметом сделок стали 14 вертолетов EC225 и 5 вертолетов EC175. Eurocopter

заключил контракты с этой лизинговой компанией на общую сумму около 1 млрд долларов.

Конфигурация вертолетов EC225 и EC175 будет разработана специально для заказчика в соответствии с требованиями ее деловых партнеров. Это обеспечит эффективную работу при проведении оффшорных работ и поисково-спасательных операций. Также Milestone и Eurocopter объявили на выставке HeliExpo-2013 о заключении инновационного соглашения по совместному маркетинговому продвижению растущего пакета услуг Milestone. Сотрудничество будет проходить в рамках комплексной программы обслуживания вертолетов Eurocopter - Parts-by-the-Hour (PBH).

Концерн Bristow Group подписал контракт на поставку 12 машин типа EC175 для транспортного обслуживания энергетических комплексов, в том числе тех, которые находятся в оффшорных зонах. Этот заказ иллюстрирует еще одну важную область применения средних вертолетов нового поколения компании Eurocopter. Первая серийная модель вертолета EC175, совершающая демонстрационный полет по США и осуществившая остановку для участия в выставке HeliExpo-2013, была представлена на выставке в фирменных цветах компании Bristow.

На выставке HeliExpo-2013 были совершены и другие заказы на вертолеты Eurocopter семейств EC135, EC145, EC130 T2, AS350 и EC155. Спектр применения вертолетов этих моделей распространяется от медицинской помощи и оффшорных операций до VIP-перевозок.

В настоящее время в России более 120 вертолетов Eurocopter, а в других странах СНГ - более 60.



R66 сертифицирован в России

15 марта 2013 года вертолет Robinson R66 получил сертификат типа от Межгосударственного Авиационного Комитета, сообщает вертолетная компания «Аэросоюз». Таким образом, первый газотурбинный Робинсон получил легальный статус в Российской Федерации. Завершена полторалетняя эпопея с сертификацией данного типа, которая была осложнена задержками, вызванными дополнительными ис-

пытаниями гидросистемы вертолета. Как и ожидалось, никаких проблем с гидросистемой выявлено не было, однако был потерян целый год.

Новость о сертификации в России газотурбинного вертолета R66 подвигла Robinson Helicopter на выпуск официального пресс-релиза, в котором компания приоткрыла некоторые подробности процесса одобрения в нашей стране. Также производитель поделился объемами заказов на этот вертолет со стороны российских клиентов.

В настоящее время Robinson уже изготовил 22 вертолета R66 для российских заказчиков, которые находятся в ожидании транспортировки в Россию, и новость о долгожданной сертификации стала поводом для небольшого торжества в компании. Однако это одобрение контрастирует с ситуацией в Европе. Вертолетостроитель не может ничего конкретного сказать о сроках сертификации в EASA и пока блокирует все заказы из Европы.

Процесс сертификации в РФ начался в ноябре 2010 года и завершился в начале марта 2013 после одобрения ELOS (адекватного уровня безопасности) FAA для гидравлической системы управления R66. Получение ELOS стало существенным фактором для принятия положительного решения в России, так как этот документ фактически устраняет исключения в оригинальном сертификате типа R66. Во время сертификации R66 FAA предоставила производителю освобождение от нормы, требующей на случай отказа гидравлической системы управления наличие резервной или альтернативной системы. Авиационный регулятор так поступил потому, что конструкция гидросистемы, которая используется в R44 и R66, уже зарекомендовала себя в миллионах часов налета без происшествий.

Как отмечают наблюдатели, придирки к гидросистеме были инициированы европейским агентством EASA, которое отвечает в Европе за сертификацию воздушных судов. Объективность EASA вызывает вопросы, так как вертолет, к моменту подачи заявки на европейскую сертификацию, уже был сертифицирован по нормам FAA в США.

Многие отмечали, что дополнительные вопросы к гидросистеме были вызваны европейским вертолетостроительным лобби. Не секрет, что почти такой же по основным ЛТХ вертолет EC-120 Colibri имеет вдвое большую стоимость, и было очевидно, что рынок Colibri с сертификацией R66 сильно пострадает. Около года назад, когда процесс сертификации вертолета МАКом уже начался, в EASA выдвинули свои требования, и работы на эту тему в МАКе были немедленно приостановлены.

Трудности с сертификацией в этих регионах потребовали от Robinson проведение дополнительных тестов. В начале февраля 2013 года, после таких испытаний, которые показали возможность управления вертолетом с отключенной гидросистемой, причем без приложения больших усилий со стороны пилота, FAA дала для R66 одобрение ELOS. После получения этого документа представители AP МАК завершили работу по сертификации R66 на заводе Robinson в Торранс.

На сегодняшний день из России производитель получил заказы на сорок семь R66. Двадцать два R66 уже ожидают транспортировки, восемнадцать находятся в производстве и будут переданы заказчикам в этом году. А семь демонстрантов R66 были доставлены в Россию до сертификации.

ИЗД-1
Форма А-1

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР
AVIATION REGISTER

**СЕРТИФИКАТ
ТИПА**
TYPE CERTIFICATE

№ CT337-R66

ИЗДЕЛИЕ PRODUCT	Вертолет Robinson R66 и его модификации
ГОСУДАРСТВО РАЗРАБОТЧИКА STATE OF DESIGN	США
НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ, ВЫДАННЫЙ THIS CERTIFICATE ISSUED TO	Robinson Helicopter Company 2901 Airport Drive, Torrance, California, 90505, USA

УДОСТОВЕРЯЕТ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ УКАЗАННОГО ИЗДЕЛИЯ
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ РАСПРОСТРАНЯЕМОГО НА НЕГО
СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА

CERTIFIES THAT THE ABOVE-MENTIONED PRODUCT TYPE DESIGN MEETS ITS CERTIFICATION BASIS REQUIREMENTS

ОПИСАНИЕ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ И СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА, ОСНОВНЫЕ
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ИЗДЕЛИЯ СОДЕРЖАТСЯ
В КАРТЕ ДАННЫХ, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАСТОЯЩЕГО
СЕРТИФИКАТА

THE DESCRIPTION OF TYPE DESIGN AND CERTIFICATION BASIS, BASIC OPERATING LIMITATIONS AND THE PRODUCT
PERFORMANCE ARE PRESENTED IN THE DATA SHEET WHICH IS AN INTEGRAL PART OF THIS CERTIFICATE

ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ
DATE AND PLACE OF ISSUANCE

15 марта 2013г.
г. Москва

ПОДПИСЬ
SIGNATURE

А.В. Донченко
Генеральный директор
Авиационного регистра МАК

ДОЛЖНОСТЬ
TITLE

www.URALHELICM.com

Ан-148ЕМ на службе в МЧС

20 марта 2013 года состоялся второй приемо-сдаточный полет самолета Ан-148ЕМ, произведенного на ВАСО для МЧС РФ. Машина поднялась с заводского аэродрома и находилась в воздухе более трех часов. Пролет прошел в штатном режиме, подтвердив заложенные при изготовлении самолета технические требования.

«Представители заказчика оценивали работоспособность ряда систем в соответствии с летной программой. В частности, проводилась проверка скоростных характеристик самолета при отрыве от полосы с максимальным взлетным весом. Кроме того, оценивались параметры устойчивости и управляемости самолета в режиме автопилота», - сказал руководитель программы Ан-148 на ОАО «ВАСО» Игорь Абрамов.

Ан-148ЕМ получил фирменные цвета ведомства. На бортах и мотогондолах нанесены оранжево-синие полосы и узнаваемый фирменный знак МЧС – «белая звезда надежды и спасения».

Согласно контракту МЧС РФ с Объединенной авиастроительной корпорацией, заключенному в 2010 г., министерство получит два самолета Ан-148-100ЕМ производства ВАСО. Общая стоимость заказа, который кроме самих самолетов включает средства наземного обслуживания и контрольно-проверочную аппаратуру, составила 2,5 млрд. руб. Самолеты будут применяться для перевозки пассажиров, оперативной доставки бригад МЧС к месту происшествия, а также для эвакуации пострадавших.

МЧС заказало самолеты Ан-148 в специальной версии, предусматривающей возможность быстрой смены конфигурации ВС с обычного пассажирского салона в медицинский эвакуационный вариант. Со-



гласно техническому заданию министерства самолеты будут использоваться как для медицинских, так и для VIP-перевозок. В них будет установлен VIP-салон неизменяемой компоновки, остальное пространство пассажирской кабины должно будет иметь несколько вариантов трансформации из пассажирского в медицинский салон. Изначально МЧС получит Ан-148 в медицинском варианте с уста-

новленными шестью медицинскими модулями для перевозки тяжелопораженных и местами для сопровождающего медицинского персонала.

В цехе окончательной сборки ВАСО находится второй Ан-148ЕМ. Ввести в строй два самолета Ан-148ЕМ Министерство по чрезвычайным ситуациям РФ намерено в 2013 году.

Закрытое небо

На время проведения саммита G20, с 4 по 7 сентября 2013 года, терминал Пулково-1 будет полностью закрыт для чартерных и регулярных рейсов, а терминал Пулково-2 будет работать в ограниченном режиме. С 00:00 4 сентября Пулково-1 закроют на прибытие и отправку регулярных и чартерных рейсов, до 7 сентября включительно он будет работать только для официальных делегаций. Пулково-2 продолжит свою работу в ограниченном режиме, но будет обслуживать только внутренние рейсы. Во время работы саммита все же будут появляться «окна», когда аэровокзал сможет принимать и отправлять рейсы.

У аэропорта Пулково достаточно богатый опыт обслуживания крупных политических и экономических форумов, а наличие нескольких крупных провайдеров услуг по обеспечению подобных рейсов позволит свести к минимуму проблемные ситуации.

Напомним, что в 2012 году во время XVI Петербургского Международного Экономического Форума «ПМЭФ-2012», было обслужено 556 рейсов деловой авиации (включая литерные рейсы и рейсы представителей иностранных государств). Так, например, число пассажиров, обслуженных в этот период в «ДжетПорт СПб» (единственный оператор по оказанию услуг для рейсов бизнес-авиации в аэропорту «Пулково»), составило 1 115 человек. Тогда отрицательным трендом в аэропорте считали появление большого количества тяжелых самолетов, класса Airbus ACJ 340 и Boeing BBJ767. Количество стоянок для таких самолетов в Пулково всего три. Однако в этом году в связи с отсутствием регулярных и чартерных рейсов, это проблема полностью отсутствует. «В этом году, возможно, изменится и процедура получения слота в период проведения саммита G-20. Дирекция саммита при рассмотрении заявки на прилет и вылет



самолета будет проверять, действительно ли лицо, подающее заявку, является участником мероприятия. Только после этого будет решаться вопрос о предоставлении разрешения. Срок рассмотрения заявки не будет превышать двое суток», - прокомментировал BizavNews тогда источник, близкий к теме.

По словам директора по авиационной деятельности ООО «Воздушные ворота Северной столицы» Дениса Павшинского, на сегодняшний день свое участие в мероприятии официально подтвердили 33 делегации, еще 5 заявок находится в стадии рассмотрения.

В среднем каждая официальная делегация будет прилетать на 2-4 воздушных судах.

«Группа двадцати» (G20) - ведущий форум международного сотрудничества по наиболее важным аспектам международной экономической и финансовой повестки дня. Саммит лидеров стран-участниц G20, который состоится 5-6 сентября 2013 года в Санкт-Петербурге, станет главным событием предстоящего года в рамках работы «Группы». Напомним, 1 декабря 2012 года Российская Федерация впервые в истории приняла на себя председательство в G20.

ЕВАА определилась со стратегией на 2013 год

В пятницу, 15 марта 2013 года, прошло ежегодное общее собрание Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА), на котором делегаты подвели итоги прошлого года и обозначили приоритеты на 2013 год. Основным лейтмотивом встречи стал глубокий анализ основных процессов, проходящих на европейском рынке деловой авиации.

Выступая с докладом, глава ЕВАА Родольфо Бавьера (Rodolfo Baviera) сфокусировал внимание присутствующих на основных проблемах, которые, по его мнению, тормозят развития бизнес-перевозок в регионе. Среди основных факторов г-н Бавьера выделил сложную и непредсказуемую экономическую ситуацию в ряде стран Евросоюза и несбалансированное законодательство.

«Безусловно, статистика, которую мы получили по итогам года, заставляет нас серьезно задуматься о том, как наш сегмент будет развиваться в текущем году. И мнения некоторых экспертов относительно того, что все худшее позади – преждевременны. Для того, чтобы выйти на докризисные показатели отрасли, необходимо быстрое хирургическое вмешательство на всех направлениях», - комментирует г-н Бавьера.

Особой проблемой глава ЕВАА считает существенный рост «серых» полетов и недостаточно жесткое регулирование в этом направлении. В 2013 году ЕВАА планирует предложить ряд законодательных инициатив, направленных на эффективную борьбу с серым каботажом. Причем разрабатываемый законопроект подразумевает его выполнение всеми странами, компании которых являются членами ЕВАА (законопроект будет опубликован в конце мая 2013 года, а его принятие намечено на март следующего года).



«Масштабы незаконных полетов в ряде стран впечатляют, и у национальных авиационных властей просто нет возможности как-либо бороться с этим негативным явлением. При этом экономические потери от этого также значительны и затрагивают интересы нескольких государств одновременно», - считают в ЕВАА.

Также в докладе ЕВАА большое место уделено несовершенству аэропортовой инфраструктуры в динамично развивающихся регионах Европы. «Отсутствие необходимого количества современных аэропортовых комплексов, крайне плачевное состояние взлетно-посадочных полос, особенно в тех странах, где мы наблюдаем хороший рост активности бизнес-авиации, заставляют нас еще раз обратиться к местным авиационным властям с просьбой более оперативно решать вопросы, связанные с модернизацией. И уже первые результаты есть. Однако в ряде

стран, преимущественно из Восточной Европы, эта проблема стоит как никогда остро», - комментируют в ЕВАА.

Также одной из важнейших проблем, существующих в отрасли, эксперты ЕВАА считают нежелание многих стран, включая «лидеров» Евросоюза, изменить мнение о деловой авиации как об инструменте для ведения бизнеса. «Как ни печально это признавать, но пропаганда бизнес-авиации – такой же неотъемлемый и крайне необходимый инструмент политики ЕВАА, как и принятие важнейших решений в области законодательства. Пока ряд стран не поймет, что бизнес-перелеты – это не причуды состоятельных граждан, а эффективный механизм, дающий реальный толчок развитию европейской, и не только, экономики, нам весьма сложно будет реализовывать намеченные планы и двигаться вперед», - резюмирует г-н Бавьера.

Российский восход Beechcraft

Обновленная компания Beechcraft Corporation все-таки взялась за российский рынок. На этой неделе стало известно о первом крупном контракте американского производителя в России в новом качестве. Речь идет о поставке девяти самолетов King Air 350i в региональной конфигурации для самарской компании «Эйр Самара». Самолеты будут переданы перевозчику на условиях лизинга, согласно Постановлению Правительства Российской Федерации N 1212. Лизингодателем выступит Государственная транспортная лизинговая компания.

Как стало известно BizavNews, из девяти самолетов семь будут поставлены с салоном, рассчитанным на перевозку 13-ти пассажиров. При этом, согласно техническому заданию King Air, будет оборудован полноценной туалетной комнатой, что довольно редко встречается в самолетах подобного типа и назначения. Также согласно контракту один самолет будет передан заказчику в комбинированном варианте (трансформация в медицинский салон займет не более двух часов) и один – в VIP-конфигурации.

В среднесрочных планах авиакомпании «Эйр Самара» - создание полноценного дочернего предприятия бизнес-авиации с увеличением количества самолетов до шести - семи бортов (в настоящее время типы самолетов обсуждаются). Поставка первого самолета King Air 350i запланирована на июнь 2013 года.

Источник, близкий к теме, сообщил BizavNews, что свидетельство эксплуатанта «Эйр Самара» также будет получено уже к моменту поставки первого самолета. Все воздушные суда, поставляемые в «Эйр Самара», будут 2012-13 годов выпуска, а полную реализацию контракта планируют завершить к концу этого года.

Как рассказал председатель совета директоров «Эйр Самара» Леонид Шварц, самолеты приобретаются для полетов внутри ПФО. «К сожалению, пассажиропоток таких перевозок пока невысок - 10-15 человек в день. Мы очень долго искали самолет, оценивали и отечественные машины, и иностранные», - отмечает он. «На существующий пассажиропоток нужен

экономичный самолет. Поэтому после долгих расчетов мы остановились на самолете Beechcraft King Air 350i».

По заявлению представителей Beechcraft, стоимость летного часа новых самолетов не будет превышать \$ 1000.



Они уже давно бороздят российское небо, King Air 350 а/к "Петропавловск"

По словам главы московского представительства Beechcraft Corporation Александра Золотарева, в настоящее время производитель активно работает с рядом российских компаний, а портфель предварительных заказов на самолеты семейства King Air на ближайшие два года оценивается в размере 50-и машин.

«Следующий год по праву можно будет назвать годом Beechcraft для российских региональных перевозчиков. Сейчас мы имеем как минимум четыре компании, с которыми переговоры выходят на финальную стадию. King Air – самолет, который имеет ряд прин-

ципальных преимуществ, а именно герметичный салон, хорошую высоту полета и крейсерскую скорость 550 км/ч. А если учесть, что самолет сертифицирован для посадки на грунтовые ВПП и не требует дополнительного аэродромного обслуживания, то именно King Air оптимально подходит российским региональным перевозчикам, исходя из качества аэродромной инфраструктуры», - комментирует BizavNews г-н Золотарев. Немаловажен и тот факт, что самолет оборудован двумя двигателями, что делает уровень его безопасности выше, чем у конкурентов. Так, например, при отказе одного из двигателей на разбеге, самолет способен продолжить взлет.

В настоящее время в России сертифицирован только King Air 350i в различных вариантах (включая самолеты для специальных миссий). Но уже сейчас началась работа по получению аналогичных сертификатов и для других самолетов семейства – King Air C90 (включая модификации GT/GTi/GTx) и King Air 250. В компании планируют завершить все процедуры до конца 2013 года.

Первый King Air 350 был поставлен в Россию в сентябре 2010 года.



Avinode Business Intelligence Newsletter



Представляем обзор Avinode о состоянии глобального рынка бизнес-авиации.

Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой 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.

В 2013 году Avinode изменил свой еженедельный бюллетень. Во-первых, отчет выходит раз в две недели. Во-вторых, компания предоставляет аналитику по глобальному рынку, то есть в Северной Америке и в Европе. Еще одно изменение состоит в том, что в каждом отчете предоставляется расчет динамики **Индекса спроса** и **Индекса стоимости летного часа**, а также стоимость летного часа для одного сегмента бизнес-джетов: легкого, среднего или тяжелого. Это позволит более четко представлять тренды в отдельных сегментах бизнес-авиации. Также акцентировано внимание на ключевых показателях рынка, таких как общее количество вылетов за рассматриваемый период и динамика индексов.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Ключевые показатели мирового рынка
- Индекс спроса тяжелых бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа тяжелых бизнес-джетов в США и Европе
- Стоимость летного часа Challenger 604

Avinode в своем бюллетене выделяет следующие категории бизнес-джетов:

Light Jets

Легкие самолеты – это все бизнес-джеты в диапазоне от самолетов начального уровня до верхнего легкого класса. По конкретным моделям самолетов - это все от Eclipse/Mustang до Citation XLS+.

Midsized Jets

Средние самолеты – все бизнес-джеты, попадающие в промежуток от средних до суперсредних, то есть все от Learjet 60/Hawker 800 до Challenger 300/Citation X.

Heavy Jets

Тяжелые самолеты - от тяжелых бизнес-джетов до ультрадальних. По конкретным моделям это все, от Falcon 2000/Challenger 604 до G650/Global 6000.

Ключевые показатели рынка

Ключевые показатели рынка (Key Performance Indicators - KPI) характеризуют общее состояние глобального рынка деловой авиации. Первый показатель характеризует общее количество вылетов бизнес-джетов в Европе (ИКАО E/L) и США (ИКАО K) соответственно, по данным FAA и Евроконтроля за последние 14 дней. Этот показатель отображается в абсолютных цифрах и в виде процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Второй индикатор показывает динамику Индекса Спроса в Европе и США за последние 14 дней. Третий индикатор показывает динамику Индекса стоимости летного часа в Европе и США за последние 14 дней.

Avinode Key Performance Indicators: Heavy Jets

	US	Europe
Flights last 14 days	11 405	4 651
Flights, YoY change	+6.0%	+4.9%
Avinode Demand Index	-16.4%	+6.7%
Avinode Pricing Index	+0.18%	-0.04%

продолжение

Индекс спроса

Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

Индекс США и Канады основан на запросах из аэропортов кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский Индекс основан на запросах рейсов из аэропортов с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR. Индекс спроса рассчитывается в каждом отчете для одного сегмента бизнес-джетов.

Индекс стоимости летного часа

Индекс стоимости летного часа Avinode показывает среднюю стоимость часа аренды частного самолета определенной категории и определенного рынка. При этом почасовая ставка включает среднюю доходную ставку и топливный сбор.

Индекс США и Канады рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский индекс рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR.

Avinode Demand Index: Heavy jet - Europe



Avinode Demand Index: Heavy jet - US & CA



Стоимость летного часа популярных самолетов

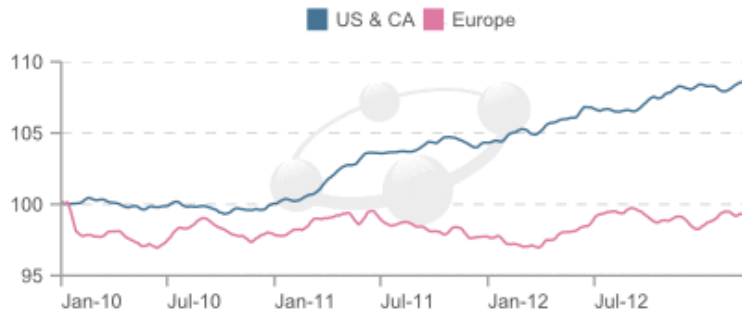
Динамика стоимости летного часа для отдельного сегмента бизнес-джетов позволяет оценить ценообразование в течение времени для трех конкретных моделей (по одному в каждом бюллетене).

В ротации будут рассматриваться следующие модели самолетов:

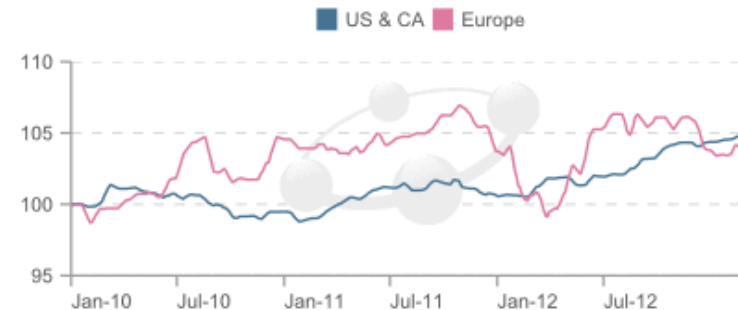
- Light - Citation Mustang
- Midsize - Learjet 60
- Heavy - Challenger 604

Эти три модели являются самыми популярными в своем классе при запросах в США и Европе.

Avinode Pricing Index: Heavy jet



Avinode Pricing Index: Challenger 604



Region Comparison

