



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 31 (36) 10 сентября 2010 г.

СОБЫТИЕ

JET EXPO № 5

15-17 сентября 2010 г. в Москве, в выставочном комплексе «Крокус Экспо» пройдет пятая международная выставка деловой авиации JET EXPO 2010.

Международная выставка деловой авиации JET EXPO 2010 проводится в пятый раз, и за эти годы стала самым представительным профессиональным форумом российского сообщества деловой авиации и получила международное признание наряду с аналогичными зарубежными выставками.

JET EXPO проходит при поддержке Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА), которая является официальным бизнес партнером выставки. В этом году Ассоциация подключится к проведению выставки по аналогии с тем, как это происходит в Европе и Америке.

Основные цели выставки - расширение контактов между российскими и зарубежными представителями бизнес-сообщества деловой авиации и предоставление западным партнерам возможности оценить благоприятный бизнес-климат в России; привлечение иностранных инвестиций и дальнейшее развитие в России всего комплекса инфраструктуры деловой авиации; продвижение на мировой рынок отечественных инноваций и привлечение в Россию современных западных технологий (инновационный обмен); содействие планам по кооперации авиационных производств; презентация продукции российских и зарубежных авиапроизводителей, а также всего перечня услуг компаний, работающих на международном рынке бизнес-авиации.

В прошлом году выставка продемонстрировала гостям и участникам, что отрасль деловой авиации выстояла под ударами рецессии и российский рынок по-прежнему остается одним из самых перспективных.

Как обычно, основная экспозиция располагается в Крокус Экспо, статическая площадка – во Внуково-3.



Росавиация встретилась с общественностью

В Росавиации состоялась конференция, посвященная вопросам введения с 1 ноября 2010 года новых Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

стр. 6

СОБЫТИЕ



Московское аэротакси на низком старте

Идея использовать аэротакси носилась, что называется, в воздухе еще лет пять назад. Чиновники столичной мэрии планировали затратить на этот проект 10 млрд. рублей.

стр. 7

СОБЫТИЕ



Стенд комплексных испытаний авионики G250

Суммарная продолжительность тестов на стенде комплексных испытаний самолета G250 на данный момент составила 1000 часов.

стр. 8

АНАЛИТИКА



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация с 6 по 12 сентября 2010 г.

стр. 9

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

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



Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

В Нигерии ситуация с безопасностью полетов оказывается лучше, чем в Израиле.

FAA постоянно отслеживает состояние с безопасностью полетов в странах, которые имеют авиационное сообщение с США. Странам, которые соответствуют условиям программы IASA (International Aviation Safety Assessment) присваивается категория 1, в противном случае государство попадает в категорию 2. 23 августа 2010 г. Нигерии была присвоена первая категория этого рейтинга.

В то же время, согласно последнему составленному рейтингу, Израиль пока остается во второй категории. Израиль был переведен в эту категорию экспертами FAA после того, как инспекция, проведенная в 2008 году, дала отрицательные результаты. По мнению представителей FAA, в Израиле отсутствует должный контроль за полетами частных, спортивных и тренировочных самолетов, что подвергает опасности жизнь пассажиров и пилотов.

С тех пор представители федерального агентства дважды приезжали в Израиль – третья проверка ожидается сразу после окончания сентябрьских праздников – и остались неудовлетворены изменениями, внесенными Управлением гражданской авиации для обеспечения безопасности полетов.

Продолжительное пребывание во второй категории FAA может привести к тотальному запрету на выполнение полетов израильских самолетов на территории США.

Вместе с Израилем во второй категории находятся такие страны как, Бангладеш, Хорватия, Сербия, Черногория, Гана, Гайана, Науру, Индонезия, Мексика, Украина, Филиппины.



Критерии оценки рейтинга IASA:

- Категория 1 рейтинга FAA IASA соответствует всем требованиям стандартам ICAO.
- Категория 2 рейтинга FAA IASA не соответствует стандартам ICAO. Эта оценка применяется, если обнаружены один или более из следующих недостатков:
 1. В стране нет законов или нормативных актов, необходимых для поддержки сертификации и надзора за воздушными перевозчиками в соответствии с минимальными международными стандартами;
 2. Местным авиационным властям не хватает технических знаний, опыта, ресурсов и организационной структуры для лицензирования или надзора за деятельностью авиаперевозчиков;
 3. Местные авиационные власти не имеют надлежащим образом подготовленных и квалифицированных технических кадров;
 4. Местные авиационные власти не дают достаточных полномочий инспекторам для осуществления их деятельности и соблюдения минимальных международных стандартов;
 5. Местные авиационные власти не имеют полной документации и данных о сертификации, и осуществляют недостаточный контроль и надзор за деятельностью авиаперевозчиков.

Все решит второе полугодие.

Пока еще избыточное количество бизнес джетов на вторичном рынке, привлекательные цены на подержанные самолеты и неопределенности в мировой экономике продолжают сдерживать спрос на новые бизнес джеты. Об этом говорится в последнем ежемесячном докладе по рынку деловой авиации JP Morgan.

Американские эксперты сообщают, что пока производители рассчитывают на рост заказов в отдаленной перспективе, и если он не стабилизируется в ближайшее время, то всей видимости можно будет говорить о дальнейшем снижении производства.

Однако наибольшему риску подвержены самолеты нижних сегментов деловой авиации. Спрос на тяжелые деловые самолеты по прежнему опережает таковой на легкие джеты.

«Мы еще не готовы сказать, что большие бизнес джеты находятся вне зоны риска, поскольку в целом уровень заказов остается слабым, и следующие два квартала 2010 г. будут иметь решающее значение в развитии дальнейшей ситуации с производством новых бизнес джетов», говорят аналитики JP Morgan.

В среднем по всем категориям, количество выставленных на продажу бизнес джетов в августе увеличилось до 11,8 %, по сравнению с 11,6 % в предыдущем месяце, что свидетельствует о росте запасов. «Мы считаем, что это увеличение является локальным и в дальнейшем запасы будут продолжать постепенно снижаться», сообщает JP Morgan.

Запрашиваемая цены на подержанные самолеты в августе увеличились на 1,3%, что обусловлено ростом спроса на большие джеты.



Bombardier подготовит ответ на G650.

В следующем месяце Bombardier возможно раскроет информацию по долгожданному ответу на новый бизнес-джет Gulfstream G650. Об этом сообщил вице-президент консалтинговой фирмы Zenith Jet Джордж Цопеис (George Tsoreis). До перехода в эту компанию он много лет работал в Bombardier, поэтому скорее всего в курсе перспективных планов канадской компании. На телефонной конференции четверг, 10 сентября 2010 г., он рассказал, что монреальский производитель самолетов может раскрыть свои планы по модернизации своего большого бизнес джета Global Express на конференции Национальной ассоциации деловой авиации в Атланте.

Варианты повышения конкурентоспособности нового самолета могут быть как удлиненная версия Global Express, разработка которой по оценкам Джорджа Цопеиса будет стоить от \$ 200 млн. и \$ 300 млн., так и вообще проектирование нового самолета с затратами около \$ 1 млрд., что конечно займет больше времени.

Новый большой деловой самолет Gulfstream должен вступить в строй в 2012 г. и будет наиболее быстрым, дальним и вместительным бизнес джетом в своем классе. И Global Express в сравнении с ним проигрывает 20% по скорости и дальности.

Пресс-секретарь Bombardier отказался комментировать эти спекуляции. Хотя на прошлой неделе президент Bombardier Аегосрасе Ги Хачи заявил, что компания продолжает изучать такие варианты, но полагает, что новый G650 является ответом на собственную продукцию канадской компании.

Рыночные аналитики известие о возможных работах Bombardier над новым самолетом восприняли оптимистично. На фондовой бирже в Торонто 9 сентября 2010 акции компании поднялись на 3,7%. Также эксперты предполагают, что удлиненная версия Global Express в настоящий момент была бы наиболее верным решением компании, которое значительно уменьшило бы риск того, что G650 заберет долю рынка у Bombardier. Также такой подход позволил бы производителю сэкономить деньги и продолжить полноценную работу над другими проектами. 

Полная защита ото льда.



Противообледенительная система несущего винта Goodrich Corporation для вертолета AgustaWestland AW139 получила сертификацию от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Также недавно были получены сертификаты от Федеральной авиационной администрации США (FAA) и Управления гражданской авиации Канады (ТСАА). Противообледенительная система несущего винта является частью общей системы защиты от обледенения AW139, которая обеспечивает вертолету всепогодную эксплуатацию и делает его первым вертолетом, в своем классе, сертифицированный для полетов в определенных условиях обледенения. Система защиты от обледенения Goodrich (Goodrich rotorblade ice protection system (RIPS)) был разработана и интегрирована в

существующую систему противообледенения вертолета AW139. В результате вертолет получил очень надежную и полностью автоматизированную систему защиты от обледенения. Система Goodrich использует уникальные электротермические маты DuraTherm™, которые могут работать при значительных повреждениях, в том числе и при сквозных отверстиях. Комплексное решение на основе системы обнаружения обледенения, технологии распределения электроэнергии и электротермических матов DuraTherm делает компанию Goodrich единственным поставщиком общей системы обнаружения защиты от обледенения.

«Впервые AgustaWestland и Goodrich разработали полностью интегрированную, гражданскую, сертифицированную систему защиты от обледенения» сказал менеджер проектной группы AgustaWestland по системам противообледенения Энрико Беллусси (Enrico Bellussi). «И ключевым фактором для успеха этой работы было активное сотрудничество и совместное решение проблем всеми членами команды. Постоянная поддержка и работа бок о бок, позволили разработать сложную систему и интегрировать ее в плотную компоновку вертолета».

Системы обнаружения и защиты от обледенения компании Goodrich широко используются на многих вертолетных платформах, включая Bell-Boeing V-22, Boeing Apache AH-64, NH Industries NH90, новый корейский многоцелевой вертолет Surion, и вертолеты компании Sikorsky Black Hawk, CH-/MH -53, S-76 и S-92. 

Работа ОНАДА в рамках JETEXPO

15 сентября 2010 года в рамках деловой программы Пятой Международной выставки деловой авиации JET EXPO 2010 пройдет конференция «Нормативные механизмы обеспечения безопасности пассажиров деловой авиации и АОН. Саморегулирование отрасли».

Мероприятие проходит при поддержке Комитета по безопасности Государственной Думы РФ, Федерального агентства воздушного транспорта РФ, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ и Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА).

Основные вопросы к рассмотрению:

- совершенствование нормативно-правовой базы авиационной отрасли в рамках комплексной программы безопасности на транспорте;
- обеспечение безопасности деятельности деловой авиации и АОН;
- развитие инфраструктуры деловой авиации и АОН;
- оптимизация действий участников рынка деловой авиации, АОН и государства на основе саморегулирования отрасли;
- безопасность и качество сервисных услуг деловой авиации.

Также ОНАДА на выставке проведет два круглых стола.

15 сентября, 13.00 – 15.00: «Разрешение РФ на полеты иностранных деловых самолетов. Текущая практика и перспективы»

16 сентября 11.00 – 12.30: «Таможенный статус нахождения иностранного делового ВС в России. Правила Таможенного Союза и их ожидаемое развитие».

Место проведения: Крокус Экспо, павильон 2, зал 7, конференц-зал «Е».



Gulfstream представит три самолета на JETEXPO



G200

Компания Gulfstream Aerospace представит три своих самолета бизнес-класса на выставке JetExpo 2010 в Москве. Внимание посетителей будут представлены крупногабаритный среднемагистральный самолет G200, крупногабаритный дальнемагистральный самолет G450, а также крупногабаритный сверхдальнемагистральный самолет G550.

Самолеты будут доступны для осмотра с 15 по 17 сентября в аэропорту Внуково-3 (терминал деловой авиации). Помимо демонстрации самолетов на статической площадке, компания Gulfstream будет представлена отдельным стендом в Международном выставочном центре Crocus Expo, павильон 2, зал 7. Стенд компании Gulfstream - номер А120.

«Россия является неотъемлемой составляющей нашей общей глобальной стратегии, - отмечает старший вице-президент отдела маркетинга и продаж компании Gulfstream Лэрри Флинн (Larry Flynn). - Непрерывный рост авиапарка наших



G450

самолетов в данном регионе дает нам уникальную возможность наладить контакт с существующими и потенциальными клиентами, благодаря чему они смогут из первых рук узнать о невероятных возможностях наших самолетов, а также о том, как самолеты нашей компании могут удовлетворить всевозможным требованиям при выполнении поставленных перед ними задач».

Ряд высших руководителей компании будет присутствовать на этой авиационной выставке, в том числе президент компании Gulfstream Aerospace Джо Ломбардо (Joe Lombardo), президент направления технической информации и поддержки Марк Бернс (Mark Burns), а также Лэрри Флинн (Larry Flynn).

Руководители компании примут участие в пресс-конференции, которая будет проходить с 3 до 4 часов дня в среду 15 сентября в конференц-зале Е международного выставочного центра Крокус Экспо. Во время пресс-конференции господа Ломбардо, Флинн и Бернс расскажут о реализации программ по созданию самолетов G250 и G650, подробно остановятся на успехах в расширении глобальной сети информационной и технической поддержки компании, а также сообщат другие новости. После этого руководители компании ответят на вопросы представителей средств массовой информации.

Кроме того, компания проведет региональный Форум операторов, который будет проходить с 2 до 5 часов дня в четверг 16 сентября.



G550

Что нужно, чтобы вертолеты летали?

Новость о создании вертолетных площадок в российской столице была встречена малой авиацией серией воздушных катастроф

Вскоре после сообщения Москомархитектуры о том, что к 2012 году в Москве появятся вертолетные площадки, на аэродроме компании «Аэросоюз» при взлете упал вертолет, зацепивший 2 других стоящих на земле машины и ангар.

По словам очевидцев, 22 августа в воздух поднялся вертолет, на командирском месте которого сидел пассажир, весом в 160 кг, что нормами эксплуатации данного типа вертолета - Robinson r44 - категорически запрещено. Кроме того, помимо этого нарушения, при взлете из-за веса пассажира была нарушена центровка вертолета. Он дал крен вперед, после чего ручка управления уперлась в живот пассажира, и летательный аппарат с ускорением и нарушенной центровкой начал неуправляемый полет вперед, что и привело к его падению.

Отметим, что это авиационное происшествие уже не первое в этом году, случившееся в компании «Аэросоюз». В начале июля текущего года ряд новостных агентств сообщил о падении в Дмитровском районе Московской области незарегистрированного, а значит, и не имевшего права на взлет, вертолета Robinson. Аэроклуб аварию не признал, хотя среди обломков был обнаружен и разбитый незарегистрированный борт красного цвета. Комиссия по расследованию происшествия пришла к выводу, что во время аварии винт вертолета находился в движении, что свидетельствует о том, что на момент аварии вертолет все-таки находился в воздухе.

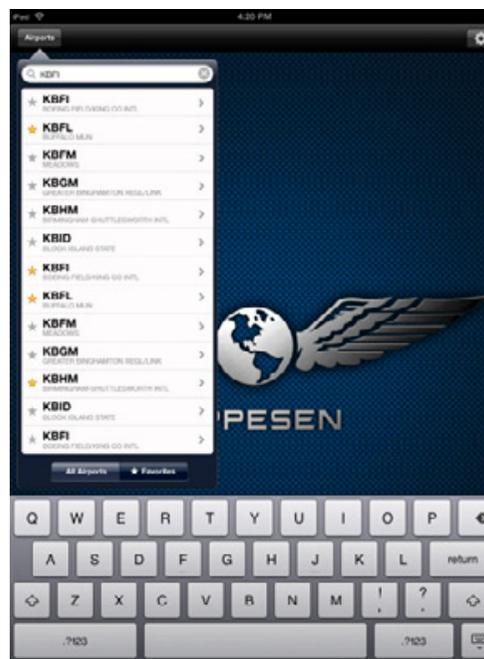
Легкие вертолеты и самолеты стоят на службе комфорта практически в любом современном мегаполисе. Но для успешного развития малой авиации требуется сделать важное усилие: модернизировать законодательство в сфере малой авиации и обеспечить прозрачную и безопасную работу частных компаний.

Модный гаджет нашел применение в авиации.

Когда Apple выпускала свой первый планшетный компьютер iPad, то в первую очередь брала в расчет нужды простых пользователей. И набор программного обеспечения также соответствовал массовым запросам. Но гаджет получился настолько удачным, что его начали использовать в самых различных областях человеческой деятельности, например в качестве инструмента для выбора блюд в меню ресторана.

Компания Jeppesen пошла еще дальше. Специалисты компании разработали программу для получения картографической информации.

Установив через магазин приложений App Store на свой iPad программу Jeppesen Mobile TC пилот сможет получить доступ к базе электронных карт и навигационной информации JeppView. А в варианте



с GPS-приемником планшетник возможно в дальнейшем сможет заменить и специализированный GPS-навигатор. Только в отличие от него, iPad имеет много других полезных функций.

Эксперты Jeppesen установили, что 9,7-дюймовый экран iPad со светодиодной подсветкой обеспечивает оптимальную операционную среду для просмотра, поиска информации и карт Jeppesen. К тому же на iPad приложение JeppView будет обслуживаться без дополнительной оплаты для подписавшихся клиентов, с использованием одного из четырех доступных ключей, которые выдаются в момент

регистрации JeppView и NavSuite на сайте компании.

«Мы рады представить приложение Jeppesen Mobile TC для iPad. Мы отреагировали на высокий интерес наших клиентов на подобный сервис в популярном планшетном компьютере iPad от Apple», сказал директор, управляющий портфелем Jeppesen Aviation, Тим Хугел. «Наше новое приложение iPad предназначено для очень конкретной цели, а именно для поиска и просмотра электронных карт. Тем не менее, в случае рыночного успеха данной технологии, возможно в ближайшем будущем дальнейшее развитие услуг Jeppesen для iPad»

Приложение Jeppesen Mobile TC дает пилотам с еще один инструмент для продвижения к безбумажной операционной среде.



Росавиация встретила с общественностью

В Росавиации состоялась конференция, посвященная вопросам введения с 1 ноября 2010 года новых Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации. В конференции приняли участие представители межрегиональных общественных организаций пилотов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения, руководитель Росавиации Александр Нерадько, заместители руководителя Александр Ведерников и Владимир Дмитриев, начальники управлений Федерального агентства воздушного транспорта, руководители органов управления воздушным движением и научно-исследовательских институтов. Росавиация проинформировала представителей авиации общего назначения (АОН) о проведенных организационных и технических мероприятиях для введения новых правил использования воздушного пространства страны. Для реализации этих мероприятий Росавиация проводит работу по разработке 15 проектов нормативно-правовых актов – приказов Минтранса России, регулирующих порядок использования воздушного пространства страны. Была переработана его структура, маршруты организации воздушного движения и зональной навигации, диспетчерские зоны и районы, а также предложена новая классификация. Разработаны дополнительные меры по обеспечению безопасности полетов. С момента вступления в силу новых Федеральных правил будет реализован уведомительный порядок использования воздушного пространства, что существенно упростит доступ к выполнению полетов для АОН.

Для удобства пользователей АОН разрабатывается система представления планов полетов по сети Интернет и телефонной сети общего пользования. Система представляет собой организованный в сети Интернет специализированный ресурс (Web-сайт) с двуязычным интерфейсом (русский и английский), обеспечивающий формирование и подачу пользователями воздушного пространства планов полетов, а также просмотр состояния ранее поданных

планов. На сайте будет предоставлена информация о работе Системы, о порядке реализации права подачи планов полетов по телефону и по сети Интернет, а также правила подачи планов полета с разъяснением, что является основанием для совершения полета.

На основе вновь введенных технологий будет реализован принципиально новый порядок предоставления полетно-информационного обслуживания пользователям воздушного пространства, а также обеспечения пользователей АОН аэронавигационной и метеорологической информацией. Воздушное пространство России будет структурировано по классам А, С и G. В классе G будет действовать уведомительный порядок использования воздушного пространства, в соответствии с которым пользователям АОН предоставляется возможность выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения. Выполнение полетов в классе G возлагает на командира воздушного судна всю ответственность за предотвращение авиационных событий в воздухе и на земле. При этом органы обслуживания воздушного движения будут своевременно обеспечивать командиров воздушных судов всей необходимой информацией, связанной с обеспечением безопасности полетов. Им будут предоставлены данные о метеорологических условиях, изменениях состояния навигационных средств и аэродромов, информация о воздушной обстановке. Участники совещания отметили, что процесс либерализации использования воздушного пространства неразрывно связан с повышением личной ответственности каждого пользователя АОН за соблюдение безопасности полетов и минимизацию рисков столкновения воздушных судов.

В ходе проведения конференции были сделаны следующие доклады:

«О ходе реализации постановления Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»,

докладчик заместитель руководителя Росавиации А.В. Ведерников;

«Содержание типовых инструкций по производству полетов в районе аэродрома, аэроузла, вертодрома и типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома, вертодрома, посадочной площадки, а также порядок их регистрации», докладчик начальник Управления организации использования воздушного пространства Росавиации Ю.П. Токарев;

«Изменения в структуре воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД в связи с вводом в действие постановления Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138», докладчик начальник Межрегионального управления Росавиации по ОВД и АКПС в ЦФО Б.Ю. Алякритский;

«Организация работы центров ЕС ОрВД и предоставление полетно-информационного обслуживания пользователям воздушного пространства класса «G», докладчик директор по ОрВД и ИВП ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» С.Н. Погребнов;

«О подготовке к выполнению полетов в уведомительном порядке использования воздушного пространства Российской Федерации и порядке замены свидетельств пилотов-любителей и пилотов сверхлегких летательных аппаратов», докладчик начальник Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Солдатов;

«Обеспечение безопасности полетов при переходе к уведомительному порядку использования воздушного пространства. Ответственность за нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации», докладчик начальник Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастеров;

«Метеорологическое обеспечение в воздушном пространстве класса G», докладчик директор по оперативно-производственной работе АНО «Метеоагентство Росгидромета» Г.Е. Чернышев.

В дальнейшем такие конференции планируется проводить на регулярной основе.



Премьера сентября: московское аэротакси на низком старте

Российская авиакомпания «ЮТэйр» и ЗАО «Русские вертолетные системы» (авиапредприятия, осуществляющие летно-техническую эксплуатацию и сдачу в аренду воздушных судов для авиационных работ) еще в середине июля этого года подписали протокол о намерениях о стратегическом сотрудничестве по организации в Центральном федеральном округе чартерных вертолетных перевозок (вертолетное аэротакси). Гендиректор ЗАО «Русские вертолетные системы» Михаил Казачков заявил, что полеты вертолетного аэротакси начнутся с сентября и будут осуществляться с шести площадок в районе МКАД. Тем временем инженеры ЦАГИ разработали концепцию перспективного легкого сверхзвукового административного самолета (АС) - аэротакси. Неужели проблему удалось решить?

Напомним, протокол подписали гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов и председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии, гендиректор ЗАО «Русские вертолетные системы» Михаил Казачков. Гендиректор ЗАО «Русские вертолетные системы» не назвал стоимость полета на вертолетном аэротакси, а лишь заметил, что она будет зависеть от многих факторов. Господин Казачков также не уточнил, на каких типах вертолетов будут осуществляться перевозки.

- Полеты будут выполняться от МКАД до Московской области. В Москве полеты запрещены. При этом я считаю, что проблемы пробок в регионе создание этого аэротакси не решит, - подчеркнул гендиректор ЗАО «Русские вертолетные системы».

Идея использовать аэротакси носилась, что называется, в воздухе еще лет пять назад. Чиновники столичной мэрии планировали затратить на этот проект 10 млрд. рублей. Масштабы планировавшихся закупок превышали по количеству поставки авиатехники для ВВС России. Считалось, для



аэротакси потребуется приобрести 25 самолетов марок Cessna Grand Caravan, Embraer и M101T «Сокол», а также 37 вертолетов марок В-3А «Сокол», СВ-4 «Стриж», АС-355Н, ЕС-120Б.

Мэр Москвы Юрий Лужков в мае 2006 года наложил вето на полеты над столицей, но сказал, что аэротакси будут использоваться в качестве регионального чартера, аналогичного по схеме стремительно завоевывающей популярность в мире концепции американской компании Eclipse Aviation.

За прошедшие годы отечественные технические специалисты не дремали. Пока чиновники перетягивали одеяло на себя, инженеры Центрального аэрогидродинамического института (ФГУП ЦАГИ) им. профессора Н. Е. Жуковского рассмотрели различные технические «ноу-хау» и проработали возможные варианты внешнего вида аэротакси.

Анализ эксплуатации деловых самолетов показал, что в основном они используются в режиме однодневной деловой поездки (утром - из дома, днем - деловая встреча, вечером - домой), сообщается на веб-портале

Росбалт.ру. При этом 93% маршрутов не превышают дальности 4000 км. Учитывая непродолжительное время полета для сверхзвукового самолета на дальность до 4000 км (менее 3 часов) диаметр салона может составить 1,3-1,4 м.

Аэротакси смогут базироваться на аэродромах класса Г с длиной взлетно-посадочной полосы 1200 м. Такие аэродромы есть практически во всех областных центрах и крупных городах России.

До настоящего времени подобные проекты не удалось реализовывать по многим причинам: обеспечение приемлемого уровня звукового удара и выполнение норм по шуму в районе аэропорта, в сочетании с требованиями транспортной эффективности. Для «маленького» самолета, например, значительно легче обеспечить приемлемый уровень звукового удара и удовлетворить нормы по шуму.

Однако, кроме чисто технической стороны вопроса, есть еще и другие проблемы. Согласимся с гендиректором Михаилом Казачковым - благодаря аэротакси, пробки ликвидировать все равно не удастся. Во-первых, они постоянно будут грозить автолюбителям на улицах Москвы. Во-вторых, они не в состоянии снять заторы на подъездах к МКАДу, поскольку данный вид транспорта окажется по карману только исключительно состоятельным людям. И хотя таких насчитывается немало количество - рядовых автомобилистов несравненно больше. Таким образом, информация быть или не быть аэротакси по определению интересует лишь богатеньких буратинов.

Для любого нормального человека, вынужденного время от времени шпарить по московским проспектам и улицам, гораздо любопытнее, во сколько нужно выехать, чтобы вовремя попасть... да хоть на ту же стоянку аэротакси?

Источник: Newsinfo

Стенд комплексных испытаний авионики Gulfstream G250

Суммарная продолжительность тестов на стенде комплексных испытаний самолета G250 на данный момент составила 1000 часов. На стенде проходило испытание программного обеспечения кабины экипажа PlaneView250™, которое послужит основой для получения компанией базового типового сертификата на данный самолет. Компания достигла данного рубежа спустя всего лишь четыре месяца после начала испытаний программного обеспечения, произведенного компанией Rockwell Collins. Компания Rockwell Collins является стратегическим партнером компании Gulfstream по работам над созданием кабины экипажа PlaneView250, оснащенной системой авиэлектроники Pro Line Fusion™.

“Кабина экипажа самолета G250 займет лидирующие позиции в отрасли, - отмечает старший вице-президент по вопросам программ, разработки и тестирования компании Gulfstream Прес Хенне (Pres Henne). – Тесты на данном испытательном стенде являются решающим шагом в процессе вывода самолета на рынок, поскольку он позволяет нам внедрить необходимые элементы, испытать их работу и внести соответствующие коррективы на земле”.

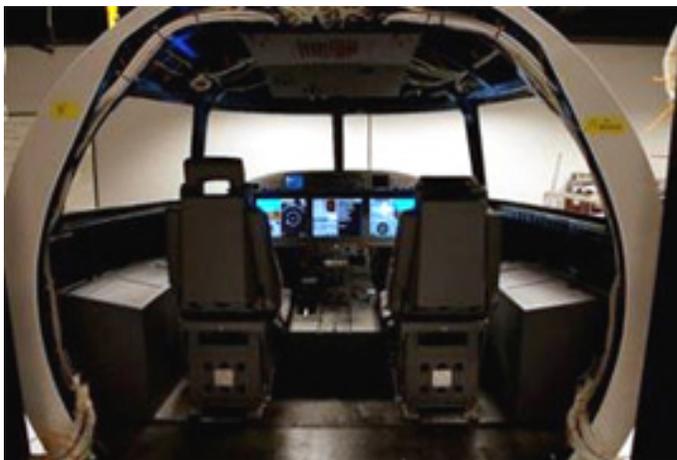


Стенд для комплексных испытаний G250 - это первая подобная установка компании Gulfstream для среднегабаритных самолетов. Компания начала программу интегрированных испытательных стендов с крупногабаритного самолета GV, после чего подобные установки были сделаны для моделей G450 и G550. Все эти стенды расположены рядом с в штаб-квартире компании в Саванне, работают по сей день. Улучшенные функциональные возможности, ставшие доступными нашим клиентам благодаря испытаниям на стендах крупногабаритных самолетов, а также внедрение платформы Fusion, созданной компанией Rockwell Collins для авионики PlaneView250, послужили толчком для создания подобного стенда для модели G250.

“Это отличный инструмент, - подтверждает директор программы G250 Gulfstream Марк Колер (Mark Kohler). - Он позволяет проводить испытания намного быстрее и в исключительно безопасных условиях. Значение данного стенда состоит в том, что он дает возможность ускорить процесс разработки и позволяет создать такой конечный продукт, который превышает ожидания клиента”.

Стенд комплексных испытаний модели G250 был введен в эксплуатацию 20 ноября 2007 года, а 7 июля 2008 года на нем был выполнен первый имитированный полет. С помощью стенда конструкторы проводят тщательный анализ систем авионики и электроники самолета для выполнения требований программы сертификации. Этот стенд также идеально подходит для анализа эргономических характеристик кабины, что позволяет сертификационным органам вносить изменения и проводить их испытания прямо на месте, прежде чем они будут реализованы в конструкции самолета.

Помимо проведения испытаний, компания Gulfstream использует стенд комплексных испытаний для демонстрации возможностей самолета членам консультативного совета компании Gulfstream по обслуживанию клиентов, а также потенциальным покупателям. В состав консультативного совета входят операторы самолетов Gulfstream, которые участвуют в программах разработки моделей и предоставляют отзывы о качестве услуг, оказываемых компанией.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 6 по 12 сентября 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 6 по 12 сентября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	31	35	31	13	6	24	2	118
Германия	31	83	117	59	0	33	27	242
Франция	26	142	128	66	4	38	89	217
Швейцария	13	57	48	62	10	26	62	149
Италия	5	6	6	4	2	5	13	28
Австрия	16	31	44	38	8	9	19	117
Россия	13	13	55	34	7	31	25	255

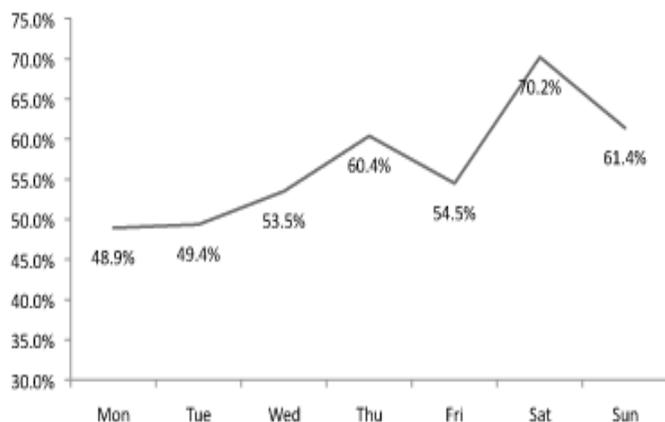
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 6 по 12 сентября 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	28	2	7	2	2	9	0	19
Германия	7	47	16	6	1	8	2	25
Франция	3	10	9	5	1	4	3	19
Швейцария	6	6	5	7	2	5	2	8
Италия	2	0	0	3	5	0	0	3
Австрия	6	5	9	5	0	4	0	9
Россия	3	2	4	2	3	3	0	10

Индекс наличия свободных самолетов

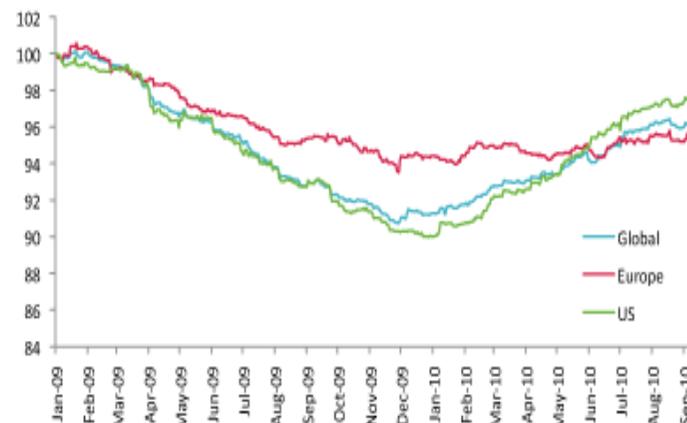
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

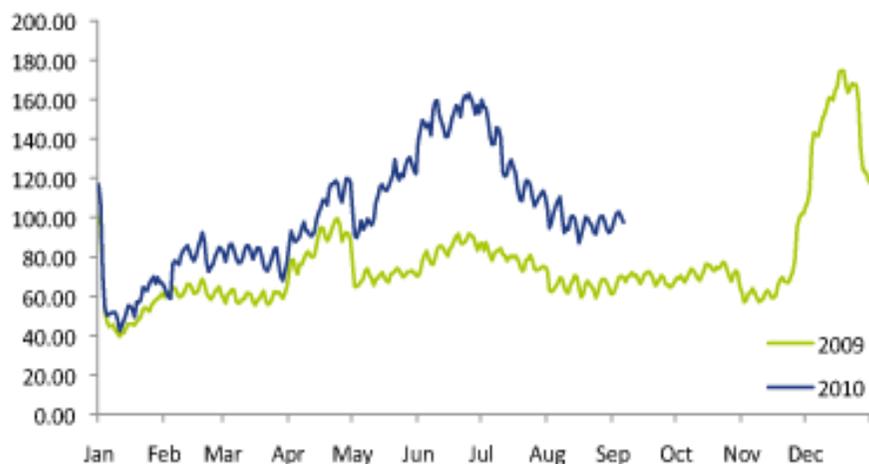
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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

Индекс спроса

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



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1573	€ 1545	€ 1529
Cessna Citation Excel	€ 2734	€ 2595	€ 2600
Bombardier Challenger 604	€ 4788	€ 4516	€ 4407

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

Стоимость рассчитана на основе 29 Cessna Citation Jet, 26 Cessna Citation Excel и 34 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

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

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на самолеты за последние 30 дней (коды ICAO E и L).