



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 1 (52) 15 января 2011 г.

АНАЛИТИКА

Вторая попытка



Lufthansa и Netjets собираются начать совместную деятельность под брендом "Lufthansa Private Jet", сообщает немецкий портал WirtschaftsWoche, ссылаясь на источник, знакомый с этим вопросом.

В соответствии с достигнутым соглашением Netjets будет обслуживать всех пассажиров, которые заказывают через Lufthansa европейские рейсы стоимостью более 20.000 евро.

Lufthansa в период с 2005 по 2007 уже пользовалась услугами Netjets для организации бизнес перелетов. Но немецкая авиакомпания организовала собственную дочернюю структуру для обслуживания VIP клиентов.

Однако в конце прошлого года Lufthansa объявила о закрытии своего швейцарского подразделения бизнес авиации Swiss Private Aviation. Причиной такого решения, по словам авиакомпании, стала сложная рыночная ситуация. Также швейцарский перевозчик не смог обеспечить необходимый уровень услуг. Это наверно и послужило толчком для возврата к проверенному партнеру.

Lufthansa и Netjets отказались от комментариев.



Конец года

Компания ARGUS опубликовала данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в декабре 2010. Обычно в преддверии рождественских праздников в Северной Америке трафик деловой авиации сокращается.

стр. 6

СОБЫТИЕ



В катастрофе под Смоленском виноват экипаж

Межгосударственный авиационный комитет объявил о завершении расследования причин катастрофы самолета Ту-154 президента Качиньского.

стр. 7

АНАЛИТИКА



Эксперты рекомендуют подушки безопасности

Национальный совет США по безопасности на транспорте (NTSB) провел открытое заседание, где были заслушаны результаты трехлетнего исследования о применении подушек безопасности в авиации общего назначения.

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 10 по 16 января 2011 г.

стр. 10

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

Стоимость топлива растет

За декабрь и начало января авиакеросин подорожал на 21%. Это самый резкий скачок цен за последние два года. Аналитики связывают его с динамикой цен на нефть и считают, что спекулятивной доли в нынешнем росте не было, сообщает «Коммерсантъ».

В конце прошлого года и в первые недели нынешнего цена авиатоплива увеличилась вдвое быстрее, чем за весь 2010 год. По данным ИАЦ «Кортес», 13 января 2011 г. оптовая цена тонны авиакеросина в московском авиационном узле составляла 23,3-23,5 тыс. руб. с учетом НДС. Это на 21% выше ноябрьского уровня (19,4 тыс. руб.). Тогда авиаторы впервые зафиксировали увеличение стоимости топлива на 7% после относительно стабильного по уровню цен летнего сезона. Наиболее серьезный рост наблюдался в декабре прошлого года, говорит директор по развитию «Кортеса» Павел Строков. По словам господина Строкова, повышение цен было продиктовано ростом мирового рынка. «Керосин — глобальный продукт, российские производители

не могли не повышать цены, в то время как во всем мире стоимость продукта увеличивается», — пояснил эксперт.

По сравнению с началом 2010 года сейчас стоимость цены поставки тонны керосина возросла на 32%, говорит гендиректор «Аэрофьюэлз Групп» Владимир Спиридонов. Это, по его словам, совпадает с увеличением цены на нефть в течение 2010 года. В результате стоимость авиатоплива в МАУ с учетом НДС и услуг топливно-заправочных комплексов достигла уровня мая 2008 года — более 30 тыс. руб. за тонну, добавляет топ-менеджер. В регионах стоимость топливообеспечения, включающая керосин и услугу заправки, колеблется от 31 тыс. до 37 тыс. руб. за тонну. Господин Спиридонов отмечает, что стоимость услуг хранения и заправки в ТЗК в 2010 году не росла.

В «Аэрофьюэлз групп» отмечают, что по-прежнему наблюдается тенденция снижения предложения топлива на внутренний рынок. В ИАЦ «Кортес» объясняют дефицит тем, что темпы увеличения производства продукта не поспевают за ростом авиаперевозок, которые в январе—ноябре 2010 года увеличились на 26%. Заместитель главы ФАС Анатолий Голомолзин в конце 2010 года заявил, что ведомство зафиксировало дефицит авиакеросина на внутреннем рынке и уже поставило перед нефтяниками вопрос необходимости выправления ситуации. Вчера телефон господина Голомолзина не отвечал. Павел Строков считает, что драматизировать нынешнюю ситуацию не стоит. «Сейчас ценообразование стоимости топлива российских компаний гораздо прозрачнее, чем было несколько лет назад», — говорит он, уверяя, что необоснованного роста керосина в декабре не было.

По материалам Коммерсантъ






1-ый международный форум

Развитие аэропортов в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва

Среди докладчиков форума:



Антон Бучнев
Директор Департамента
Инвестиционных Проектов
Правительство
Санкт-Петербурга



Евгений Чудновский
Генеральный Директор
Международный
Аэропорт «Кольцово»,
Екатеринбург



Андреа Пал
Финансовый Директор
ООО «Воздушные Ворота
Северной Столицы»,
Аэропорт Пулково



Виктор Горбачев
Генеральный Директор
Ассоциация «Аэропорт»
Гражданской Авиации



Михаил Смирнов
Генеральный Директор
Новопорт



Леонид Шварц
Генеральный директор
Международный
Аэропорт «Курумоч»,
Самара

Основные темы и сессии форума:

Ключевое выступление представителей правительства стран СНГ	Модернизация аэропортов, как основная составляющая экономического развития в регионах
Взгляд финансистов	Интерактивная сессия о перспективах развития аэропортов в Украине и Казахстане
Интерактивная дискуссия	Инновационные методы в оптимизации производственных процессов
Обзор и практические примеры успешного управления аэропортами и достижения	Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории
Максимально высокие финансовых результатов	
Интерактивная сессия по механизму Государственно-Частного Партнерства	
Стратегии развития маршрутной сети и связи с авиалиниями	

Tel. +44 (0)20 7017 7444 | Fax +44 (0)20 7017 7447 | www.airport-development.com | info@adamsmithconferences.com

Airport

G450 и G350 полетят высоко

Gulfstream Aerospace получила разрешение Министерства транспорта Канады на основании которого Gulfstream G450 и G350 имеют право осуществлять полеты на своей максимальной крейсерской высоте 45 000 футов.

Министерство транспорта Канады, как правило, ограничивает высоту полетов 41 000 футов (или более низкими значениями). Полеты выше этого уровня могут быть разрешены только при условии соблюдения особых требований по предупреждению аварийной разгерметизации салона самолета.

Ключевым фактором при получении разрешения на осуществление полетов на такой большой эксплуатационной высоте стало применение в самолетах созданной компанией Gulfstream системы автоматического аварийного снижения (AEDM). Система автоматического аварийного снижения позволяет уменьшить риск ущерба здоровью находящихся на борту самолета лиц в результате аварийной разгерметизации за счет автоматического снижения самолета на приемлемую высоту. Если пилоты потеряют способность управлять самолетом в результате разгерметизации, данная система автоматически развернет самолет на 90 градусов и снизит его высоту до 15 000 футов (4 572 м) и скорость до 250 узлов. Такой маневр поможет экипажу самолета прийти в сознание и взять на себя управление самолетом.

Полеты на больших высотах дают возможность избежать загруженности воздушного пространства и неблагоприятных погодных условий. К тому же, они обеспечивают работу самолета с более экономным расходом топлива.



Sikorsky Aircraft Corporation купит акции «Вертолётов России»

По слухам, до IPO ОАО «Вертолёты России, которое намечено на конец весны–начало лета текущего года, пакет акций холдинга может приобрести один из лидеров мирового вертолетостроения – американская компания Sikorsky Aircraft Corporation. Это своеобразное «возвращение на родину» американская компания, основанная выходцем из России Игорем Ивановичем Сикорским, инициировала сама. По непроверенной информации, ещё в начале прошлого года, Sikorsky Aircraft Corporation начала переговоры о возможном сотрудничестве с «Вертолётами России» как по обмену опытом и взаимному продвижению продукции друг друга в США и России соответственно, так и по разработке и производству совместной модели вертолёта для продажи его в третьих странах. Пока речь идёт только о вертолётах гражданского назначения, но не исключено, что впоследствии компании могут начать производство военного вертолёта, но только для продажи его в третьи страны. По слухам, необходимые разрешения и согласования обе компании уже получили от властей России и США.

По непроверенной информации, российская компания намеревалась приобрести у американской компании ряд технологий и другую интеллектуальную собственность, причём заплатить предлагалось в рассрочку на несколько лет. Однако такой вариант не устроил Sikorsky Aircraft Corporation и она предложила помочь с получением синдицированного кредита в американских банках, но этот вариант уже не устроил российскую сторону. После этого, по слухам, и было принято решение о приобретении Sikorsky Aircraft Corporation акций «Вертолётов России», но до предстоящего IPO российской компании.

По слухам, схема приобретения будет следующей:



сначала вся компания будет оценена независимыми оценщиками, результат работы которых будет передан Sikorsky Aircraft Corporation для ознакомления и анализа. После этого будет решено, какой пакет готова приобрести американская компания, но по слухам, он будет не меньше 25% + 1 акция. Частью акций «Вертолёты России» расплатятся за приобретаемую интеллектуальную собственность Sikorsky Aircraft Corporation, а за остальные акции они получают денежные средства. По непроверенной информации, приобретение этого пакета акций не накладывает никаких ограничений на Sikorsky Aircraft Corporation и она сможет, если захочет, конечно, участвовать в приобретении дополнительных акций во время IPO «Вертолётов России». После приобретения акций, по слухам, стороны планируют создать совместное предприятие, которое и займется разработкой вертолётов. Кроме того, по непроверенной информации, не исключается приобретение «Вертолётами России» акций Sikorsky Aircraft Corporation для большего укрепления взаимоотношений между двумя компаниями.

Источник: Финам



ЕВАА против нелегальных полетов

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) начала кампанию среди операторов, брокеров и пассажиров деловой авиации, целью которой является сокращение нелегальных полетов в Европе. Незаконные полеты были главным вопросом ЕВАА в прошедшем году, и ассоциация надеется на позитивные сдвиги в 2011 году. Работа без действующего сертификата эксплуатанта и несоблюдение правил перевозки являются ключевыми вопросами, требующими решения, для многих участников рынка деловой авиации. Для искоренения такой практики ЕВАА подготовила брошюру «Мой законный полет. Гарантия безопасности и законности делового самолета Вашего рейса», которая является руководством для операторов и брокеров по данной проблеме.

«Именно репутация и коммерческий интерес всей деловой авиации требуют от эксплуатантов, действующих в рамках закона, осуществлять и анонсировать свою деятельность в рамках закона и в соответствии с нормативными стандартами безопасности», подчеркнул президент и исполнительный директор ЕВАА Брайан Хамфрис.

Кроме того, ЕВАА подготовила печатную версию этой брошюры под названием «Мой законный полет. Ваши права как пассажира делового самолета», чтобы помочь пассажирам и всем заинтересованным сторонам лучше понять эти правила и риск их несоблюдения.

«Подавляющее большинство полетов, осуществляемых в Европе, выполняется в соответствии с требованиями закона. Тем не менее, есть некоторые операторы, которые хотят обойти эту систему. Поэтому сообщество деловой авиации должно сделать все возможное, чтобы защитить благополучие пассажиров и обеспечить добросовестную конкуренцию между операторами», сказал г-н Хамфрис.

EV-55 пока не готов



Чешская компания Evektor пока откладывает первый полет турбовинтового самолета EV-55 Outback. Это связано с тем, что пока не получено разрешение от Министерства обороны Чехии, которое курирует испытания самолета, сообщает Flightglobal.

«Первый полет, запланированный на третий квартал 2010 года, был отложен по административным причинам», - сказал менеджер по маркетингу Evektor Петр Гребеничек.

По словам г-на Гребеничека, основная целевая аудитория самолета EV-55 - это гражданский рынок, однако компания также рассчитывает на военные заказы. Именно из-за этого было решено сразу начать летные испытания с учетом требований военных, что и послужило отсрочкой начала тестов. Он также добавил, что первый полет нового самолета должен состояться в ближайшие месяцы.

Первый опытный образец EV-55 под номером 001 прошел все предполетные тесты и с технической точки зрения готов к своему первому полету.

Компания уже провела статические испытания на прочность горизонтального оперения, протестировала работу механизма уборки шасси и его надежность, а также провела наземные испытания на виброустойчивость управляющих поверхностей.

Задержка в программе летных испытаний не мешает компании Evektor привлекать инвестиции для строительства завода по сборке самолетов EV-55 в Ульяновской области. «Вместе с партнерами из Ульяновска мы обсуждаем планы по созданию совместного предприятия с одной из крупных российских компаний», - уточнил П. Гребеничек.

Производитель не уточняет, в какой пропорции будут распределены доли в совместном предприятии, но рассчитывает на контрольный пакет.

«В России существует большой рынок для самолетов EV-55 в чартерных, региональных, грузовых перевозках и среди военных, которым необходима универсальность этого самолета», - говорит г-н Гребеничек. - «То же самое можно сказать и про другие страны, такие как Австралия, Бразилия, Канада, Индия и США, где мы также наблюдаем высокий спрос и позитивные отзывы о нашем самолете».

Самолеты, произведенные в России, будут продаваться на территории РФ и стран СНГ, а воздушные суда чешской сборки поступят на рынок Европы и США.



Полет в резервном режиме

Компания Gulfstream вошла в историю бизнес-авиации, совершив полет G650 с использованием только резервной электродистанционной системы управления.

Летчики-испытатели и инженеры по летным испытаниям компании Gulfstream Aerospace вошли в историю бизнес-авиации, впервые осуществив полет на самолете Gulfstream G650 с использованием только резервной электродистанционной системы управления исполнительными механизмами самолета.

Длительность полета самолета Gulfstream G 650 с серийным номером 6001, совершенного 21 декабря 2010 г., составила в общей сложности 3 часа 33 минуты. Летчики-испытатели Джейк Ховард (Jake Howard) и Гэри Фримен (Gary Freeman) вместе с инженерами по летным испытаниям Биллом Осборном (Bill Osborne) и Натаниэлем Рутландом (Nathaniel Rutland) испытывали систему управления полетом в резервном электродистанционном режиме управления исполнительными механизмами на протяжении 2 часов 20 минут, осуществив за это время пять посадок.

“Система работала безукоризненно, - отметил старший вице-президент направления программ, разработки и испытаний компании Gulfstream Прес Хенне (Pres Henne). - При этом разницы в управляемости при использовании электродистанционного и основного гидравлического режимов отмечено не было”.

“Полет проходил так, что если бы нам не сказали, что используется резервный режим управления исполнительными механизмами, я думаю, мы бы даже этого и не заметили”, - сказал летчик-испытатель Гэри Фримен.



Как правило, система электродистанционного управления использует третью гидравлическую систему для резервирования в случае выхода из строя основной двойной гидравлической системы. Однако, в архитектуре электродистанционной системы управления, созданной компанией Gulfstream, предусмотрено использование резервных электрогидравлических исполнительных механизмов, представляющих собой исполнительные механизмы с электрическим управлением, которые приводятся в действие главным образом гидравлическим способом, но способные при этом использовать в качестве резервного механизма приведения в действие электрические сигналы. В случае нарушения работы гидравлической системы автономный гидробак и электронасос обеспечат функционирование системы в полном объеме.

G650 оснащен резервными электрогидравлическими исполнительными механизмами на всех основных управляющих поверхностях (руль высоты, руль направления и элерон), а также на внешнем интерцепторе. Это обеспечивает повышенную безопасность и надежность самолета благодаря наличию двух разных источников энергии. Автономные исполнительные механизмы также имеют преимущество по сравнению с другими исполнительными механизмами в таких крайне маловероятных случаях, как, например, разрушение ротора.

21 декабря полет G650 начался с испытаний пилотажных качеств самолета в резервном электродистанционном режиме по одной оси, после чего были проведены полные испытания по всем осям (поперечной, продольной и вертикальной). Испытания производились в условиях, предусматривающих установку всех положений закрылков, на высоте 10 000 футов при скорости в диапазоне от 1,13 расчетной скорости сваливания (VSR) до максимальной безопасной скорости полета при выпуске закрылков (VFE). Испытания крейсерской конфигурации самолета проводились на эшелонах FL280, FL350 и FL450 в полном диапазоне скоростей. Пилоты также выполнили маневр экстренного снижения с эшелона FL450 до эшелона FL250. Помимо этого также были проведены испытания пилотажных качеств самолета в посадочной конфигурации, для чего пилоты совершили несколько заходов на посадку под углом в аэропорте Brunswick Golden Isles Airport города Брансуик (штат Джорджия).

Поставку резервных электрогидравлических исполнительных механизмов для самолета G650 осуществляет компания Parker Hannifin.



Конец года

Компания ARGUS опубликовала данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в декабре 2010. Обычно в преддверии рождественских праздников в Северной Америке трафик деловой авиации сокращается. И в этом декабре такая тенденция сохранилась. По сравнению с ноябрем 2010 года общая активность американской бизнес авиации и авиации общего назначения сократилась на 3,2%. Снижение по сравнению с предыдущим месяцем наблюдалось во всех категориях воздушных судов. Рассматривая итоги декабря 2010 г. видно, что снижение трафика наблюдалось в основном в видах полетов, так или иначе связанных с формой владения воздушным судном. Полеты, выполняемые в интересах владельцев самолетов, снижались (part 91 и доленое владение), а трафик коммерческих полетов немного вырос. Самолеты в доленом владении летали меньше по сравнению с ноябрем 2010 на 0,6%, а частные и корпоративные полеты по part 91 упали на 7,5%. В то же время количество коммерческих полетов по part 135 выросло на 3%. В этом сегменте полетов все категории воздушных судов показали рост активности. Также по сравнению с ноябрем 2010 вырос трафик средних и больших бизнес джетов в доленом владении соответственно на 1,4% и 10,6%. Во всех остальных случаях активность упала. Наиболее значительное падение пережили средние

	Business Aircraft Activity December 2010 vs. November 2010			
	Part 91	Part 135	Fractional	All
Turbo Prop	-5.9%	4.8%	-1.4%	-1.6%
Small Cabin Jet	-5.8%	0.4%	-11.9%	-4.7%
Mid-Size Cabin Jet	-10.6%	1.6%	1.4%	-3.9%
Large Cabin Jet	-10.4%	2.5%	10.6%	-4.7%
All Aircraft Combined	-7.5%	3.0%	-0.6%	-3.2%

и большие самолеты, летающие по part 91 (10,6% и 10,4% соответственно), и малые джеты в доленой собственности – 11,9%.

А если сравнивать показатели с 2009 годом, то наблюдается рост общих показателей. По сравнению с прошлым годом (декабрь 2010 против декабря 2009 года) активность американской деловой авиации увеличилась на 4,4%. Но по видам полетов наблюдается неравномерность: в то время как трафик самолетов в доленом владении и полеты по part 91 выросли, активность коммерческих полетов по part 135 снизилась. Причем частные и корпоративные полеты по part 91 показали рост на 10,0%. Активность полетов самолетов в доленом владении выросла на 2,6%, а коммерческие полеты снизились на 2,4%. Но

во всех категориях воздушных судов наблюдался рост активности: турбовинтовые самолеты летали больше, чем в декабре 2009 г. на 3,8%, малые бизнес джеты на 3,5%, средние – на 6,2% и большие - на 4,4%. В отдельных категориях самолетов можно выделить турбовинтовые самолеты в доленом владении, трафик которых вырос на 15,1% по сравнению с 2009 годом.

Категории самолетов в системе TRAQPak.

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты

Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)

VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)

Средние (Mid-size Jets) и суперсредние (Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты (Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.

	Business Aircraft Activity December 2010 vs. December 2009			
	Part 91	Part 135	Fractional	All
Turbo Prop	11.1%	-5.7%	15.1%	3.8%
Small Cabin Jet	11.0%	-4.3%	-7.0%	3.5%
Mid-Size Cabin Jet	8.8%	6.6%	2.8%	6.2%
Large Cabin Jet	6.9%	1.0%	0.6%	4.4%
All Aircraft Combined	10.0%	-2.4%	2.6%	4.4%



В катастрофе под Смоленском виноват экипаж

Межгосударственный авиационный комитет объявил о завершении расследования причин катастрофы самолета Ту-154 президента Качиньского.

В трагедии виноват сам экипаж, который не учитывал неблагоприятные метеоусловия и отказался направить лайнер на запасной аэродром.

В ходе полета экипаж неоднократно получал информацию о несоответствии метеоусловий. Несмотря на это, экипаж не принял решение улететь на запасной аэродром. Сам лайнер был в исправном состоянии.

«Самолет перед вылетом из Варшавы был исправен, отказов самолета, двигателей и его систем в полете не было. Пожара, взрыва и разрушений самолета в воздухе до столкновения с препятствиями не было», - заявила председатель МАК Татьяна Анодина.



Экипаж принимал решения самостоятельно. Диспетчер разрешил со снижением до 100 метров. Перед 4-м разворотом экипаж Як-40 предупредил летчиков Ту-154, что видимость только 400 метров при разрешенных 1000. Но лайнер продолжал снижаться с вертикальной скоростью около 8,5 м/с, что в 2 раза выше нормы.

По словам председателя МАК Татьяны Анодиной, экипаж заходил на посадку с использованием автопилота. Разрешение на посадку экипажом руководителем полета не выдавалось.

При этом, как выявили летные эксперты и психологи, в кабине самолета помимо экипажа присутствовали Главнокомандующий ВВС Польши и директор протокола, присутствие которых оказало психологическое давление на экипаж и его решение о посадке лайнера.

Медики обнаружили в крови Главнокомандующего ВВС Польши содержание спирта в 0,6 промилле.

Боясь реакции «главного пассажира», летчики приняли решение садиться при любых, даже опасных условиях. Тем более, когда главком произнес: «Я не знаю, но если мы тут не сядем, он будет ко мне приставать».

Также комиссия по расследованию причин катастрофы установила – экипаж Ту-154 не получил перед вылетом точных данных о погоде, которая была ниже минимума для лайнера Качиньского. Кроме того, сообщается, что летчики Ту-154, разбившегося под Смоленском, пытались посадить самолет в режиме, который не был предусмотрен руководством по летной эксплуатации воздушных судов подобного типа.



«Заход на посадку осуществлялся экипажем с использованием автопилота в продольных и боковых каналах, а также автомата тяги. Хочу подчеркнуть, что данный тип захода при отсутствии на земле инструментальной системы посадки руководством по летной эксплуатации самолета Ту-154 не предусмотрен», - сообщила на пресс-конференции председатель МАК Татьяна Анодина.

Напомним, самолет польского президента разбился под Смоленском 10 апреля прошлого года. Погибли все, кто находился на борту - 96 человек, среди них президент, его супруга и ряд членов правительства. Они направлялись в Катынь, чтобы принять участие в траурных мероприятиях.

Россия направила в Польшу окончательный отчет по итогам расследования катастрофы самолета Качиньского. Предыдущий проект отчета, напомним, польские власти раскритиковали.

Источник: КП



Эксперты рекомендуют подушки безопасности

Во вторник, 11 января 2011 г., Национальный совет США по безопасности на транспорте (NTSB) провел открытое заседание, где были заслушаны результаты трехлетнего исследования о применении подушек безопасности в авиации общего назначения. В итоге, чиновники еще раз убедились, что давно было известно: плечевые ремни безопасности в сочетании с подушками обеспечивают дополнительную защиту пилотов и пассажиров при аварии самолетов авиации общего назначения.

Более половины всех новых самолетов АОН сегодня оснащаются плечевыми ремнями и подушками безопасности, сообщается в докладе. Но, по словам чиновников, это составляет лишь около 7000 самолетов из более 224000 зарегистрированных на сегодня в США. Это не смотря на то, что применение

подушек безопасности в авиации было разрешено Федеральным управлением гражданской авиации США в 2003 году. Но надо понимать, что частный авиапарк Северной Америки довольно пожилой, и большая часть самолетов выпущена довольно давно. И только некоторые ведущие производители начали оснащать подобным оборудованием в стандартной комплектации свои самолеты в начале 2005 года.

“Хотя подушки безопасности в автомобилях требуется устанавливать уже более десяти лет, авиационная промышленность пока не имеет такого требования для малой авиации”, сказала Председатель NTSB Дебора Херсман. “Хорошей новостью является то, что уже более 30 производителей предлагают подушки безопасности в качестве стандартного или дополнительного оборудования”.

В исследовании рассматривалось 88 аварий с участием самолетов, оборудованных подушками безопасности, которые произошли в период между 2006 и 2009 годами. В результате не были обнаружены случаи, когда подушка безопасности причинила вред при правильной посадке пассажиров и применении ремней.

Кроме того, исследование показало, что в 10 авариях, в которых последствия крушения были достаточно серьезными и привели к значительным травмам, раскрывшиеся подушки безопасности могли бы их предотвратить.

Также еще в 10 авариях у 12 пассажиров сработали подушки безопасности, и исследование показало, что это, вероятно, предотвратило травмы у двух человек. Исследователи также отмечают, что не наблюдается никаких негативных последствий в результате



срабатывания подушки безопасности. Например, не было случаев, в которых подушки безопасности не сработали при необходимых обстоятельствах. Также не было ни одного случая, когда срабатывание подушек мешало в дальнейшем выходе пассажиров или спасательным работам. Однако, эксперты все-таки обратили внимание на некоторые вопросы, связанные с безопасностью при использовании удерживающих систем.

Один из таких вопросов связан с неправильным использованием или регулировкой ремней безопасности. В некоторых типах самолетов ремни безопасности для левого и правого кресла могут быть перепутаны, что может привести к неправильной работе подушки безопасности, если занято только одно из мест.



продолжение ►

Также существуют опасения по поводу оптимальной защиты подушкой безопасности для пассажиров, индекс массы тела которых подразумевает избыточный вес или ожирение (ИМТ 25 и выше). NTSB сомневается в том, что разработчики при проектировании подушек безопасности учитывали такие случаи и проводили подобные испытания.

Исследователи также рассмотрели 37000 несчастных случаев в период с 1983 по 2008 год. Они установили, что при использовании только поясных ремней безопасности в аварийной ситуации люди имеют риск на 50% больше получить фатальные или серьезные травмы, чем в самолетах с поясно-плечевыми ремнями.

“Простейший и самый дешевый способ улучшения безопасности пассажиров самолетов авиации общего назначения является обязательная установка плечевых ремней безопасности,” сказала г-жа Херсман.

В то же время AmSafe Inc. из Феникса, единственная компания в США, которая производит подушки безопасности для самолетов, зафиксировала в течение



последних нескольких лет 20 случаев, в которых ее подушки безопасности имели существенное значение в выживании пилотов и пассажиров самолетов авиации общего назначения.

Пока AmSafe не делает подушки безопасности для вертолетов, но, по мнению представителей компании, нет причин для того, чтобы не начать работу в этом направлении.

В результате заседания была принята резолюция. Пять членов Совета проголосовали за принятие шести рекомендаций по обеспечению безопасности, которые будут направлены в Федеральное управление гражданской авиации:

1. Потребовать от производителей изменить удерживающие системы, уязвимые для неправильного использования в новых самолетах, и модифицировать их в существующих самолетах.
2. Пересмотреть руководства и стандарты

сертификации для удерживающей системы, чтобы уменьшить вероятность неправильного использования.

3. Изменить требования к производителям подушек безопасности для АОН, чтобы они смогли продемонстрировать, что конструкция подушки безопасности обеспечивает адекватную защиту для более широкого диапазона размеров тел, в том числе очень малых и очень больших людей.

4. Требуется установка плечевых ремней на всех самолетах авиации общего назначения, которые в настоящее время не оборудованы такими удерживающими приспособлениями.

5. Оценить возможность необходимости в самолетах с подушками безопасности установки систем для захвата и записи данных при аварии для определения точности работы системы.

6. Разработка системы для отслеживания за оборудованием систем безопасности, таких как удерживающие системы, подушки безопасности, и парашюты для самолетов, направленных на минимизацию последствий аварий.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 10 по 16 января 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 прилета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 10 по 16 января 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	35	25	16	14	5	7	30	69
Великобритания	14	37	38	26	3	41	33	90
Франция	15	74	67	24	3	21	468	188
Италия	3	20	29	5	4	8	92	104
Австрия	12	7	5	1	13	4	190	98
Швейцария	28	42	14	16	8	12	634	286
Россия	74	29	36	4	18	19	0	119

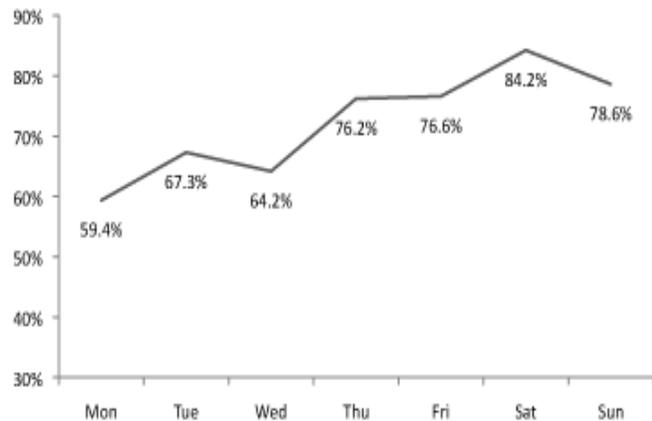
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 10 по 16 января 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	12	1	4	1	5	7	1	9
Великобритания	9	21	6	2	1	17	0	17
Франция	3	5	7	1	1	4	1	8
Италия	1	1	0	1	0	0	0	1
Австрия	3	0	1	1	4	5	1	1
Швейцария	4	10	3	0	2	3	4	7
Россия	11	4	27	2	16	31	1	32

Индекс наличия свободных самолетов

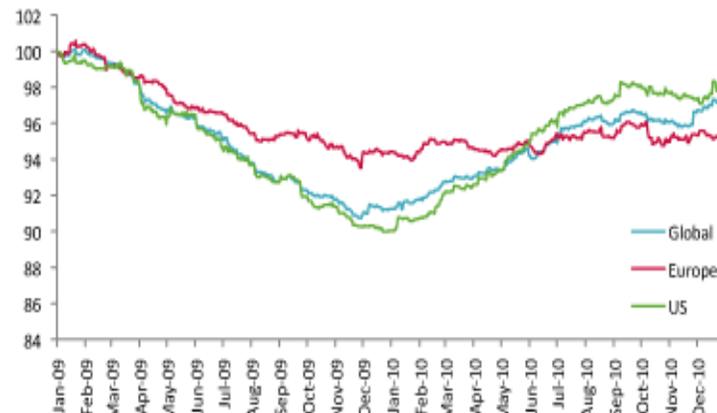
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1590	€ 1559	€ 1533
Cessna Citation Excel	€ 2762	€ 2676	€ 2633
Bombardier Challenger 604	€ 4902	€ 4575	€ 4683

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 26 Cessna Citation Jet, 23 Cessna Citation Excel и 33 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прилета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	3
3	Женева	4
4	Ле Бурже, Париж	2
5	Экс-ле-Бен/Шамбери	100
6	Кот Д'Азур, Ницца	9
7	Пулково, СПб	5
8	Цюрих	6
9	Фарнборо, Лондон	7
10	Барисполь, Киев	8

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