



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 8 (13) 23 марта 2010 г.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Dassault Aviation идет в БРИК.

В начале марта Dassault Falcon передала китайскому заказчику первый Falcon 7X. Еще два таких самолета будут доставлены в Китай до середины этого года.



“Это важный этап в развитии программы Falcon 7X и всей компании в целом. Сейчас пришло время, когда Китай превращается в уверенно растущий рынок бизнес-авиации”, сказал Президент и генеральный директор Dassault Falcon Джон Розанваллон (John Rosanvallon, „Ожидая этот рост, Dassault усилила поддержку клиентов и значительно увеличила маркетинговую

деятельность в Китае и во всей Азии”.

А в прошлом месяце производитель передал первые Falcon 7X в Индию.

Не так давно демонстрационный Falcon 7X завершил двухнедельный тур по Азии и Австралии. Кульминацией этого вояжа стала премьера самолета на Singapore Air Show. За время тура было совершено 28 перелетов в течении 16-и дней. Самолет налетал 76 часов в демонстрационных и полетов и перелетах между аэродромами демонстрации.

Кроме того компания сообщила, что бразильский сервисный центр Dassault Sorocaba получили сертифицирован FAA на соответствие стандартам 145 части FAR. Это позволяет новому сервис-центру выполнять технического обслуживания и ремонт зарегистрированных в США деловых самолетов Falcon.

Центр Sorocaba начал работу в июне 2009 года, когда он получил сертификацию от бразильских властей. За последние три года, флот самолетов Falcon значительно вырос в Центральной и Южной Америки, где в настоящий момент 46 операторов деловой авиации и из них 28 только в Бразилии.



Незаконные полёты.

Аэродромы “Тольятти”, “Верхнее Санчелеево” и посадочная площадка “Васильевка” закрыты в связи с систематическими нарушениями правил использования воздушного пространства.

стр. 5



Второй G250 совершил первый полет.

24 марта 2010 первый полет нового бизнес джета в Международном аэропорте Бен-Гурион (Тель-Авив) прошел успешно.

стр. 6



Gulfstream на службе ВВС Израиля.

Израильские военно-воздушные силы впервые приоткрыли завесу над работой новой эскадрильи, вооруженной флотом из модифицированных Gulfstream G550.

стр. 7



АНАЛИТИКА

Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация на период с 22 по 28 марта 2010 г. стр. 10

1952

BURNS
GUITARS

London



DISTRIBUTOR

8(985)7629776

ber@burnsguitar.ru

www.burnsguitars.com

Eclipse 500 снова будет на конвейере.

Производство Eclipse-500 будет возобновлено, сообщил Aviation Week генеральный директор Eclipse Aerospace Мейсон Холланд (Mason Holland). Но в то же время он отказался сказать точно, когда это произойдет. «Лучше подождите официального заявления о программе VLJ, которое скоро выйдет и ответит на эти вопросы», добавил он.

Холланд также сообщил, что недавнее решение компании о присоединении к ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) является еще одним подтверждением того, что мы планируем возобновить производство. Однако главной целью перед запуском конвейера для Eclipse Aerospace является приведения существующего парка из 250 самолетов в соответствие с требованиями FAA.

Мейсон Холланд в должности генерального директора Eclipse Aerospace принял серию серьезных решений, касающихся настоящего и будущего компании. К таким решениям можно отнести соглашение о проведении обучающих программ с тренинговым центром SimCom, расположенным в Орlando (Флорида). Два тренажера, находящиеся в собственности Eclipse, будут отправлены в этот центр, и пилоты приступят к обучению на Eclipse в третьем квартале 2010 года.

Холланд отметил, что ему нравится подход компании SimCom к обучению, в основе которого – ориентация на клиента. «Мы также ориентированы на пожелания наших клиентов», – сказал Мейсон Холланд. 



Технология, с помощью которой сделан G650, получила награду.



Объявлены победители Премии JEC Innovations Awards 2010, вручаемой на выставке композитных материалов JEC Composites Show 2010. В Париже во вторник 13 апреля в 5 вечера одну из наград получит компания Fokker Aerostructures.

Fokker Aerostructures получила награду в категории «Авиация и космос» за разработку технологии производства хвостового оперения для Gulfstream G650. Впервые в серийном производстве применена индуктивная сварка карбона и полифенилсульфида. Эта технология применяется при изготовлении хвостового оперения G650 - 4-метрового кия и 6-метрового горизонтального оперения.

Применение при производстве элементов хвоста G650 композитных материалов позволило получить небольшой вес всей конструкции при достаточной прочности. Также Fokker Aerostructures будет поставлять на конвейер композитные панели для пола и обшивки фюзеляжа самолета. Компания

сотрудничает в этой программе с более 50-ю партнерами и поставщиками.

Fokker Aerostructures и Gulfstream Aerospace имеют долгую историю успешного сотрудничества. С 1993 года Fokker Aerostructures поставила 450 хвостовых конструкций для производства семейства самолетов Gulfstream V.

Исполнительный вице-президент Fokker Aerostructures Хенк Валк в сентябре 2009 г. после выкатки G650 сказал: «Мы поздравляем Gulfstream Aerospace с этой важной вехой в программе G650, и мы гордимся тем, нас выбрали для работ над этим самолетом. Участие в разработках новых самолетов, таких как G650 имеет важное значение в развития технических знаний нашей компании, инновационных возможностей и международного позиционирования».

Победители получают свои награды на выставке JEC Composites Show 2010 в Париже во вторник 13 апреля в 5 часов вечера. 

Нawker Beechcraft выбрал в Азии сервис-центр для Hawker 4000.

Hawker Beechcraft Corporation (HBC) объявила о выборе Hawker Pacific Singapore как первого авторизованного сервисного центра в Юго-Восточной Азии для обслуживания своей флагманской модели Hawker 4000. Таким образом Hawker Pacific Singapore стал сервисным центром, где можно получить техническую помощь для всей линейки самолетов Hawker Beechcraft.

“С началом поставок Hawker 4000 в Азию, Hawker Pacific готова предоставлять клиентам компании более быстрое и качественное обслуживание этих самолетов”, сказал вице-президент по глобальной поддержке клиентов Кристи Тэннэхилл (Christi Tan-nahill). “Hawker Pacific уже более 30-ти лет является нашим стратегическим партнером в регионе, и мы уверены в качественной технической поддержке этого революционного самолета”.

Расположенная в Сингапуре компания Hawker Pacific в настоящее время имеет многочисленные разрешения регулирующих органов из 15 стран, включая FAA, EASA, Китай и Индию, и готовит дополнительные документы для возможности дальнейшего расширения FBO и услуг сервисного центра.

Hawker Pacific является лидером по комплексной технической поддержке гражданской и военной авиатехники и ее продажам в Юго-Восточной Азии, Австралии, Тихоокеанском регионе и странах Ближнего Востока. В Азии компания имеет филиалы в Сингапуре, Китае, Филиппинах, Таиланде, Индонезии и Малайзии.



Embraer снижает темп.



Увеличение поставок Phenom 100 оказалось недостаточно, чтобы компенсировать резкое падение производство коммерческих самолетов Embraer. В результате прибыль бразильского производителя в 2009 году снизилась на 36% до \$ 248,5 млн.

В прошлом году было поставлено заказчикам 244 региональных самолетов и бизнес джетов, что на два самолета больше, чем планировалось. Причем основной объем производственной программы состоял из производства 93-х Phenom 100. Больше всего среди региональных самолетов произведено Embraer 190 – 62 экземпляра. Значимым событием также стала передача заказчику первого Phenom 300 в конце года.

Чистая выручка компании в 2009 г. составила \$ 5 млрд, из них на долю коммерческого авиации пришлось \$ 2,6 млрд., производства бизнес джетов - \$ 1,1 млрд., военных заказов - \$ 650 млн. и на услуги и другие работы оставшиеся \$ 650 млн.

На рубеже 2010 г. операционная прибыль компании (прибыль до уплаты процентов и налогов (ЕБИТ) составила \$ 300 млн. Этот же показатель в 2009 году составил \$ 335,6 млн. и в 2008 году - \$ 537 млн. Так что видна тенденция к уменьшению ЕБИТ.

Но в конце четвертого квартала 2009 г. наметились признаки оживления среди заказчиков. И производитель ожидает пополнение портфеля к уже заказанным в прошлом году 23 региональным самолетам. Медленные темпы поступления новых заказов в 2009 г. привело к сокращению портфеля заказов Embraer на \$ 3,3 млрд. до \$ 16,6 млрд. зафиксированных в конце 2009 года.

Итоги четвертого квартала превысили ожидания компании, сообщил аналитик JP Morgan, который также отметил, что продажи превысили прогноз на 7% в основном за счет укрепления сегмента бизнес авиации в производственной программе производителя. Эксперт также выразил некоторый оптимизм по поводу перспектив 2010 года. Но в тоже время JP Morgan обеспокоена возможным снижением потенциала конкурентоспособности коммерческих самолетов Embraer. Основным фактором такого прогноза является применение более экономичных двигателей на перспективных самолетах конкурентов. JP Morgan советует производителю двигаться в том же направлении.

В 2010 году Embraer планирует выпустить 227 самолетов, из них 90 региональных самолета и 137 самолетов деловой авиации. Сегмент деловой авиации в производственной программе Embraer будет состоять из 120 Phenom и 17 больших самолетов - Legacy 600, 650 и Lineage 1000.



ЕВАА выпускает справочное руководство по ЧС.

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) предлагает всем базирующимся в Европе операторам деловой авиации руководство по действиям в чрезвычайных ситуациях.

Руководство выпускается на цифровом носителе и его можно заказать на сайте ЕВАА. Этот документ должен помочь операторам деловой авиации выполнить требования системы управления безопасностью ИКАО (Safety Management System), вступающие в силу с ноября 2010 г. В соответствии с новыми правилами у каждой авиакомпания должен быть План действий в чрезвычайных ситуациях (Emergency Response Plan - ERP).

Как объясняет президент и исполнительный директор ЕВАА Брайн Хамфрис (Brian Humphries), новое руководство поможет операторам деловой авиации подготовиться к действиям в чрезвычайной ситуации и снизить ущерб своей репутации и негативному воздействию от инцидента или аварии.

ЕВАА провела исследование в конце 2009 года. В результате выяснилась следующая ситуация:

- менее одной трети операторов деловой авиации не имеют Плана действий в чрезвычайных ситуациях,
- многие не имеют на местах системы оповещения об инцидентах,
- менее половины имеют подразделения реагирования на ЧС,
- у большинства из них не предусмотрены система подготовки для действий в чрезвычайных ситуациях
- чуть менее половины из них никогда не проверяли свои планы действий в ЧС.

Темы, раскрытые в Справочном руководстве ERP: необходимые действия в чрезвычайной ситуации,



создание Центра реагирования на чрезвычайные ситуации, работа со СМИ, связь с аварийными службами, страховые и юридические вопросы.

Учебное пособие состоит из 3 основных разделов:

1. Основные принципы ERP;
2. Общие указания формированию ERP;
3. Практические советы, содержащие уже готовые решения, таблицы и графики, на основе которых можно подготовить План реагирования в чрезвычайных ситуациях, адаптированный к специфике компании. Справочное руководство ERP можно заказать в ЕВАА.

Это пособие было разработано ЕВАА и Gates Aviation LLP, вместе с членами ERP Steering Group в состоящих из представителей следующих компаний: Gates and Partners; Bombardier Aerospace; ExecuJet Aviation Group; IBAC; Dassault Aviation; Flight Safety International; British Helicopter Association; Tyrolean Jet Services; and VistaJet.



ФАА выпустила предупреждение после авиакатастрофы в Нью-Джерси.

Федеральный регулятор выпустил предупреждение о возможных проблемах с крыльями на некоторых самолетах Cessna после авиакатастрофы Cessna Sky-master 337 в Нью-Джерси, в которой погибли пять человек.

Федеральное управление гражданской авиации США рекомендует владельцам и пилотам Cessna Skymaster 336 и 337 проверить состояние крыльев у модификации с топливным баком в законцовках крыльев. Признаком неудовлетворительного состояния крыльев является рябь на верхней обшивке крыла, растрескивание верхней обшивки, ослабление креплений консолей крыльев.

Чиновники сказали, что причиной аварии 15 февраля стало разрушение правого крыла в результате потери прочности.



Незаконные полёты.

Аэродромы “Тольятти”, “Верхнее Санчелеево” и посадочная площадка “Васильевка” закрыты в связи с систематическими нарушениями правил использования воздушного пространства.

В 2009 году на территории Ставропольского района УФСБ Самарской области выявило ряд нарушений порядка использования воздушного пространства на аэродромах “Верхнее Санчелеево” (ОО “Авиа-Спортклуб”) и “Тольятти” (ЗАО “Авиатранс-бизнес-аэропорт”), взлетно-посадочных площадках: “Васильевка” (приписанной к аэропорту “Курумоч”) и “Тольятти” (Зеленовка, ООО “ПК Викинг”), где осуществлялись бесконтрольные полеты при отсутствии диспетчеризации на воздушных судах (ВС) малой авиации, а также сверхлегких летательных аппаратах (СЛА) не только в отведенных для этого зонах, но и над жилыми массивами Тольятти, химическими предприятиями, расположенными на территории города, а также гидротехническими сооружениями Жигулевской ГЭС.

Указанные нарушения создают реальную угрозу возникновения ЧС и ЧП, а также совершения ДТА, т.к. бесконтрольные полеты СЛА проводятся в воздушных секторах аэродрома “Курумоч”, в которых гражданские и военные самолеты производят снижение и заходят на посадку, что может привести их к столкновению.

Еще одним нарушением является использование воздушного пространства РФ без предварительной заявки и разрешения зонального центра ЕС ОрВД филиала “Аэронавигация Центральной Волги” ФГУП “Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ”.

УФСБ Самарской области установлено, что 25

марта 2009 года собственник и пилот воздушного судна типа РВ-9А Александр Данилин осуществил бесконтрольный полет ВС малой авиации с позиций закрытого для эксплуатации аэродрома “Тольятти”. 1 октября 2009 года пилоты СЛА Владимир Московский и Владислав Глебов осуществляли бесконтрольные полеты на дельталёте с позиций посадочной площадки “Васильевка”. Данные полеты происходили без подачи соответствующих заявок на их проведение. В.В. Московский и В.Б. Глебов соответствующих свидетельств пилотов СЛА, а также документов, подтверждающих прохождение ВЛЭК, не имеют. Дельталёт в установленном законом порядке не зарегистрирован, свидетельство о его регистрации и сертификат летной годности отсутствуют.

Несанкционированные полеты осуществлялись с пассажирами на высоте 50-150 метров, вдоль трассы М-5, над дачными массивами. Полоса приземления при проведении полетов в установленном порядке не обозначена. Техническое обслуживание дельталёта и руководство полетами осуществлял Евгений Денисенко, который имеет просроченное свидетельство пилота с отметками допуска к руководству полетами самостоятельной технической эксплуатации и обслуживании СЛА.

7 июня 2009 года в районе взлетно-посадочной площадки аэродрома “Верхнее Санчелеево” в процессе производства несанкционированного полета потерпел крушение безмоторный планер “Фока-4”, пилот которого погиб.

18 октября 2009 года с этого же аэродрома Евгением Какушкиным произведен бесконтрольный полет с последующей выброской парашютистов на воздушном судне малой авиации АН 2Т-1 (собственник - ОО “Авиа-спортклуб Тольятти”) без подачи соответствующей

заявки на проведение полетов в гражданский и военный воздушные сектора аэродрома “Курумоч”. Его полёт проходил на высоте заходящего на посадку Аэробуса-319 авиакомпании “Сибирь”, выполняющего рейс “Домодедово - Самара”. Командир воздушного судна А-319, в процессе выполнения снижения в районе н.п. “Нижнее - Санчелеево”, видел парашютистов и самолёт АН-2, который, с его слов, вышел из разворота и шёл обратным курсом относительно пассажирского самолета на высоте 1500 метров - разрешенной для захода на посадку А-319, т.к. необходимых заявок на проведение полетов в данное время в районе аэродрома “Верхнее Санчелеево” больше не подавалось.

Вышеуказанные лица привлечены Приволжским межрегиональным территориальным управлением Росаэронавигации к административной ответственности. В связи с систематическими нарушениями правил использования воздушного пространства РФ полномочным органам Самарской области и должностным лицам указанных аэродромов требуется усилить контроль в сфере использования ВС малой авиации и СЛА, сертификации аэродромов и посадочных площадок, для предотвращения предпосылок возникновения ЧС, ЧП и гибели людей.

В настоящее время аэродромы “Тольятти”, “Верхнее Санчелеево” и посадочная площадка “Васильевка” для приема и выпуска воздушных судов, базирующихся на указанных площадках, закрыты, руководство полетами не осуществляется, сообщает пресс-служба УФСБ Самарской области. 

Источник: Samara.ru

Второй GULFSTREAM G250 начинает программу летных испытаний.

24 марта 2010 первый полет нового бизнес джета в Международном аэропорте Бен-Гурион (Тель-Авив) прошел успешно.

Корпорация Gulfstream Aerospace объявила, что второй GULFSTREAM G250 завершил свой первый полет. Gulfstream разрабатывает это самолет в сотрудничестве с Israel Aerospace Industries (IAI).

Шеф-пилот Ронен Шапира (Ronen Sharira), поднял в воздух самолет с серийным номером S / N 2002 в Международном аэропорте Бен-Гурион в Тель-Авиве в 14:45 по местному времени 24 марта 2010 г. Самолет находился в полете 1 час и 57 минут, достигнув высоты 20000 футов (6096 м) и скорости 195 узлов (360 км/ч).

“Мы очень довольны прогрессом, который достигли к настоящему моменту”, сказал старший вице-президент по программам разработки и испытаний Gulfstream Прес Хенн (Pres Henne). “Оба самолета ведут превосходно. У нас много работы впереди, но мы рады, что уже достигли таких результатов”.

Дэвид Даган (David Dagan), корпоративный вице-президент и генеральный директор, группы коммерческих самолетов IAI уточнил: “Успешный первый полет является свидетельством значительного прогресса на пути к сертификации. Первые два самолета показали ожидаемые результаты, благодаря использованию наших самых передовых технологий, в разработке и производстве, не говоря уже о сочетании талантов IAI и Gulfstream.

Первый прототип под серийным номером S / N 2001 налетал более 70 часов с момента его первого полета в декабре и достиг максимальной скорости 0,85 М и высоты 45000 футов (13720 м).



Программа летных, наземных и сертификационных испытаний G250 рассчитана на 1300 часов. Для этого будет построено три самолета, каждый из которых будут использоваться для определенной серии тестов. Первый самолет S / N 2001 предназначен для летных испытаний на управляемость и подтверждения летных характеристик. На втором прототипе S / N 2002 будут проверяться радиоэлектронные системы и авионика самолета и S / N 2003 предназначен для испытаний на прочность и функциональность самолета. Испытания по первым двум программам идут полным ходом, а тесты на прочность начнутся в этом году немного позднее.

Чтобы произвести впечатление на потенциальных

покупателей Gulfstream создал полноразмерный макет салона G250 на прицепе и показывает во всех аэропортах деловой авиации Соединенных Штатов. Клиенты могут зайти в салон, оценить обстановку, задать вопросы мастерам-отделочникам.

Gulfstream G250 разрабатывался чтобы получить наибольшую дальность полета, наивысшую скорость и самый просторный салон в своем классе. G250 предлагает наибольшую дальность полета, наивысшую скорость и самый просторный салон в своем классе. Самолет оснащен двумя двигателями Honeywell HTF7250G и способен пролететь 3400 морских миль (6300 км) при скорости 0,80М. Крейсерская высота полета 41000 футов (12496 м).



Gulfstream на службе ВВС Израиля.

Израильские военно-воздушные силы впервые приоткрыли завесу над работой новой эскадрильи, вооруженной флотом из модифицированных Gulfstream G550. Эти самолеты оборудованы локаторами, предназначены для ведения радиолокационного наблюдения и разведки.

После принятия на вооружение в 2006 году эти самолеты стали “глазами и ушами” Израильских сил самообороны. Практически ежедневно эскадрилья “Nachshon” выполняет полеты для контроля воздушного пространства Израиля. В этом убедился корреспондент Flight International Ари Эгози (Arie Egozi), недавно посетивший подразделение.

На протяжении многих лет, ВВС Израиля использовали для ДРЛО транспортные самолеты, такие как израильского производства Douglas DC-3 и Boeing 707. Но сталкиваясь с все более опасными угрозами, военные несколько лет назад решили модернизировать парк самолетов ДЛРО. Они хотели иметь самолет поменьше и подешевле, но с гораздо большими возможностями. Исходя из того, что не все системы такого специфичного самолета возможно приобрести на свободном рынке, было решено использовать собственные технологии.

Командование ВВС провело серию продолжительных переговоров с инженерами из Israel Aerospace Industries, прежде чем те ответили на запросы военных положительно. Результатом стала программа развития двух специальных вариантов Gulfstream G550, который изначально предназначен для людей “у которых есть деньги, но нет времени”.

Военные остановили выбор на этом самолете, не из-за роскошного салона с запахом дорогой кожи, а потому что G550 способен летать с большой скоростью на большие расстояния и долго находиться в воздухе.



Gulfstream G550 ДРЛО “Eitam” (на переднем плане) и самолет электронной разведки “Shavit”.

Переоборудование G550 в военный самолет было не простой задачей, но конструкторы справились с этой задачей и сегодня в израильской армии стоят на вооружении два модификации G550: самолет ДРЛО “Eitam” и самолет электронной разведки “Shavit”. Оба оснащены оборудованием, разработанным и изготовленным корпорацией Israel Aerospace Industries и ее дочерней компанией Elta Systems.

В комплект бортового оборудования самолет ДРЛО “Eitam” входят радиолокационная станция EL/W-2085 с фазированной антенной решеткой, средства радиоэлектронной борьбы и системы радио- и радиотехнической разведки. Антенна радиолокатора расположена по бокам фюзеляжа самолета.

На вопросы о деятельности эскадрильи “Nachshon” военные отвечают вежливой улыбкой. Но ее командир

уточнил: “Мы можем выполнять любые задачи, необходимые для защиты безопасности Израиля”.

На вопрос какие задания выполняла эскадрилья ответом была опять только вежливая улыбка командира. Международные средства массовой информации утверждали, что в прошлом году Израиль нанес удары с воздуха и уничтожил секретный ядерный реактор в Сирии и караваны с оружием для боевиков “Хамас” в Судане. На вопрос участвовали ли его самолеты в этих операциях командир уже не улыбался.

Летные характеристики G550 как бизнес джета составляют – дальность 12500 км (6750 нм) и продолжительность полета 11 часов. После переоборудования в ДЛРО “Eitam” он может находиться в воздухе 9 часов на высоте 41000



Рабочее место операторов G550 "Eitam"

футов (12500 м). Небольшое уменьшение времени нахождения в воздухе связано с тяжелым оборудованием и изменением аэродинамики самолета из-за выступающих антенн.

На борту одного из военных G550 в новом ангаре на авиабазе Неватим виден резкий контраст с салоном бизнес джетов. Оснащенный радиолокационным оборудованием и конформные антенны (повторяющие обводы) по бокам фюзеляжа преобразуют самолет. В переоборудованных G550 "Eitam" нет иллюминаторов, место которых заняли антенны. Все подчинено другой задаче, не той на которую G550 был рассчитан изначально.

На вопрос развивается клаустрофобия или удушье

во время длительных полетов, один из командиров экипажа сказал, что возможные проблемы у членов экипажа мы стараемся предвидеть до того, как самолет пойдет на задание. Но необходимость полностью сосредоточиться на показаниях, выводимых на большие экраны во время задания, очень скоро становится единственным доминирующим ощущением и ни на что другое уже не обращаешь внимание.

Персонал эскадрильи работал в тесном контакте с инженерами и техниками Elta Systems, чтобы спроектировать самолет как систему с максимальной производительностью и удобством для диспетчеров. И хотя все признаки роскоши гражданского Gulfstream G550 были убраны, один элемент комфорта было оставлен. Особое внимание уделили сиденьям операторов. Они обиты

специальной тканью, которая позволяет им меньше обращать внимание на неудобства продолжительного сидения на одном месте.

Хотя самолеты ДРЛО "Eitam" имеют огромное значение, электронная разведка с помощью G550 "Shavit" также предоставляет ВВС большие возможности. Посмотреть самолет внутри, который также был упакован с всевозможными датчиками, не разрешили, однако некоторые источники говорят, что новые возможности G550 "Shavit" полностью изменил способ получения Израилем информации об возможных угрозах.

Совместно самолеты "Eitam" и "Shavit" создают всеохватную систему самозащиты, которая может обнаружить все с известные угрозы, с которыми мы можем столкнуться в процессе наших операций, отметил командир эскадрильи. Эскадрилья "Nachshon" предоставляет ВВС Израиля такие стратегические возможности, которые в прошлом были пределом мечтаний.

Корпорация IAI уже подготовила экспортный вариант ДРЛО на базе G550 по заказу Сингапура и рассматривает Индию как потенциального покупателя этого самолета.

Источник: FlightGlobal





Eitam

В 2003 году Израиль заказал строительство четырех подобных самолета, общей стоимостью 473 миллиона долларов. Первый самолет N637GA (с/п 5037) был поставлен Израилю и передан в «Nachshon» (где получил бортовой номер 537) между 18 и 19 сентября 2006 года.

ВВС Израиля самолет получил обозначение “Eitam” (что переводится как “Белоголовый орлан”, символ США). Он может собирать информацию и наводить истребители на цель, находясь вдали израильских границ. Самолеты будут задействованы как единица израильских ВВС, и способны передавать точную аэрофотосъемку с расстояния в сотни километров. Новый самолет будет использоваться наряду с самолетами Shavit, производства той же компании, которые поступили в распоряжение ВВС Израиля в 2005 году.

Три оставшихся самолета G550 CAEW были закончены в 2007 году - в марте (N914GA), мае (N944GA) и в июле (N969GA). Официально название Conformal Airborne Early Warning (CAEW) переводится «конформный самолет раннего предупреждения». К этому времени еще одним заказчиком этих самолетов ДРЛО стал Сингапур. Было принято решение произвести для него еще две экземпляра самолета, а две передать из ранее поставленных ВВС Израилю (N914GA и N944GA). Таким образом на 2008 год в ВВС Израиля насчитывались два G550 CAEW Eitam, а в ВВС Сингапура - четыре.

Shavit

Самолет радиоэлектронной разведки G550 SEMA (Special Electronic Missions Aircraft) был создан консорциумом фирм состоящих из американских Gulfstream, Lockheed Martin и израильской IAI Elta. Он представляет собой административный самолет G550 (первоначальный вариант изготовливался на базе самолета G500) оснащенный комплексом радиотехнической и электронной разведки EL/I-3001 AISIS, разработанным компанией Elta. Кроме того на самолет установили комплекс систем электронной разведки ESM/ELINT и систему коммуникации COMINT. Для обслуживания всех систем на самолете находятся 12 операторов. Продолжительность полета составляет 10 часов.

В 2001 году Израиль заказал строительство трех подобных самолетов. Первый G550 SEMA поднялся в воздух 26 марта 2005 года. Первый экземпляр самолета (N679GA, бортовой номер 679) был поставлен в 122 Nachshon Squadron на авиабазе Lod между 23 и 26 мая 2005, а официально принят на вооружение 27 июня этого же года. Следующие экземпляры были поставлены - бортовой номер 684 в феврале 2006 года, а бортовой номер 676 в августе 2006 года.

ВВС Израиля самолет получил обозначение “Shavit”.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 15 по 21 марта 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001г. 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 самолетами.

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 о том, был ли совершен рейс или нет, остается за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске информация на 22 февраля 2010:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs.
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире.
- Индекс стоимости летного часа в Европе.
- Стоимость летного часа по самым популярным самолетам в системе Avinode
- Самые аэропорты вылета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней (с 22 по 28 марта 2010 года)

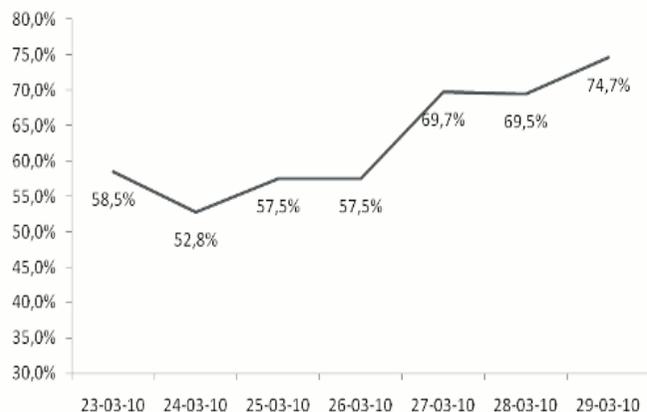
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	45	33	96	104	37	21	25	195
Германия	21	58	39	45	14	30	62	69
Франция	104	32	46	21	42	12	124	182
Швейцария	65	18	23	28	10	4	58	84
Италия	25	31	33	11	19	4	54	86
Австрия	12	38	10	1	0	12	21	24
Россия	44	31	58	30	30	14	45	202

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 22 по 28 марта 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	49	3	9	10	0	1	1	12
Германия	4	31	0	5	3	4	1	10
Франция	13	6	11	9	1	2	4	12
Швейцария	8	3	6	7	4	1	4	8
Италия	5	3	2	3	1	1	1	5
Австрия	1	2	1	0	1	6	0	6
Россия	0	3	3	7	0	4	1	14

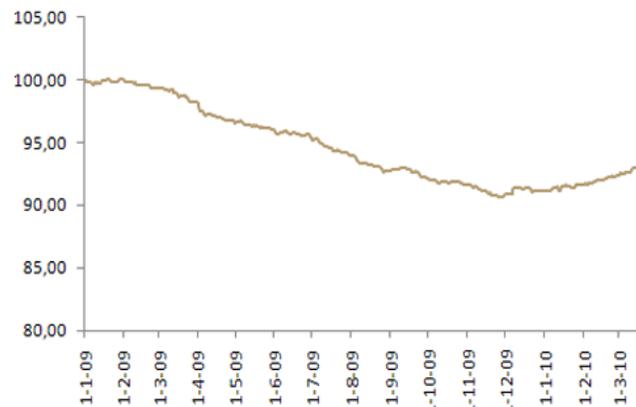
Индекс наличия свободных самолетов



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.

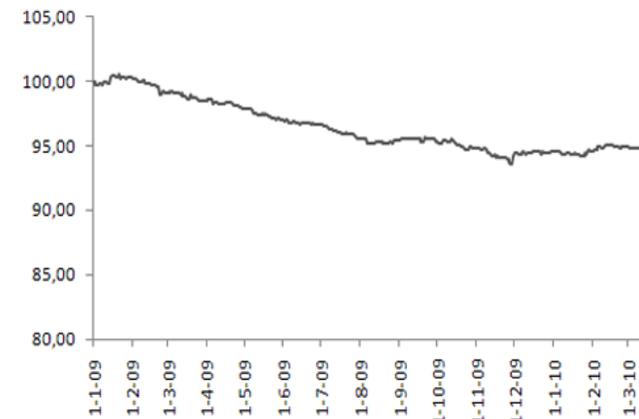
Индекс стоимости летного часа в мире.



Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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

Индекс стоимости летного часа в Европе.



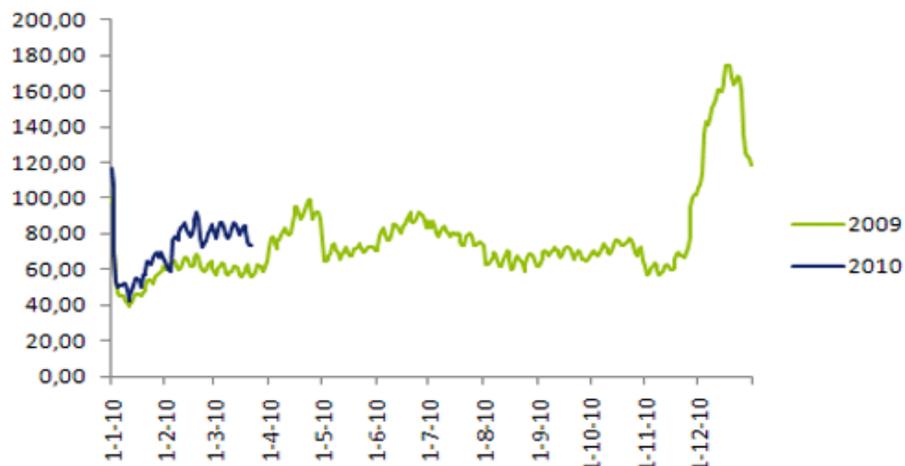
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 3539€.

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 популярным самолетам.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1705	€ 1695	€ 1800
Cessna Citation Excel	€ 2771	€ 2784	€ 2936
Bombardier Challenger 604	€ 4548	€ 4422	€ 4599

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 33 Cessna Citation Jet, 36 Cessna Citation Excel и 46 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	3
4	Женева	4
5	Фарнборо, Лондон	5
6	Клотен, Цюрих	6
7	Пулково, СПб	24
8	Экс-ан-Прованс, Шамбери	9
9	Биггин Хилл, Лондон	11
10	Барисполь, Киев	14

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов для аэропортов с кодами ICAO, начинающихся на E, L и U за последние 30 дней.