



BizavWeek

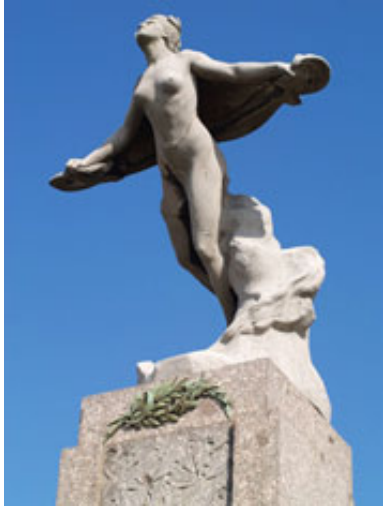
О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 11 (16) 24 апреля 2010 г.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Ле Бурже празднует 50 лет работы в бизнес авиации



Работающий в интересах бизнес-авиации, он является ведущим бизнес-аэропортом в Европе и также неотъемлемой частью французской и международной экономики. 17 марта 1960 года первый самолет для бизнеса Aero Commander 680, принадлежащий IBM World Trade, забазировался в Ле-Бурже. У истоков организации работы аэропорта для нужд бизнес авиации стоял Чарльз Маккиннон, который импортировали американской модели деловой авиации во Францию, и Франсуа Шаватт (François Chavatte), летчиком-истребителем и соучредителем ЕВАА, возглавлявший европейский флота IBM 40 лет. Сейчас Ле-Бурже, один из ведущих аэропортов Европы, имеет три взлетно-посадочные полосы и обрабатывает

ежегодно 70000 рейсов. В компании работают более 5000 человек. Руководство парижских аэропортов планирует вложить в развитие Ле Бурже более 70 миллионов евро в течение 20 лет. Самолеты из Ле-Бурже выполняют полеты по 800 основным направлениям, 600 из которых являются международными.

19 апреля члены ЕВАА отметили эту годовщину. На торжествах присутствовали государственный секретарь по вопросам транспорта Франции Доминик Бюссеро и начальник Главного управления гражданской авиации Франции Патрик Гандил.

На протяжении 2010 года, аэропорт Ле-Бурже совместно с ЕВАА и ее членами будет широко отмечать свою пятидесятую годовщину. К этой годовщине Эрик Маньян, ответственный за все воздушные съемки фильма «Рыцари неба» создал новый документальный фильм. В этой ретроспективе показаны этапы развития деловой авиации в аэропорте.



FAA изменит летные испытания для VLJ.

Реактивные самолеты весом 6000 фунтов (2720 кг) и менее, больше не будут исключаться из программы летных испытаний на функциональность и надежность (Function and Reliability Flight Testing).

стр. 7

СОБЫТИЕ



Falcon особого назначения.

Специальный летный отряд Управления делами президента РФ в ближайшее время пополнится двумя новейшими самолетами зарубежного производства.

стр. 8

СОБЫТИЕ



Под пеплом.

Конец прошлой недели и начало этой наверно войдут в историю гражданской авиации в самом «черном» свете. Вулкан с непрогнозируемым названием «Эйяфьятлайокудль» - главный «герой» воздушного коллапса.

стр. 10

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 19 по 25 апреля 2010 г. стр. 11

1952

BURNS
GUITARS

London



DISTRIBUTOR

8(985)7629776

ber@burnsguitar.ru

www.burnsguitars.com

Крушение вертолета под Москвой.



Вертолет АС-350 совершил вынужденную посадку возле населенного пункта Островцы в Люберецком районе Подмосковья, пострадали три человека. Авария произошла, скорее всего, из-за неполадки в двигателе, говорится в сообщении, размещенном на сайте СКП РФ.

“Вертолет выполнял учебно-тренировочный полет, на его борту находились три человека - два пилота и инструктор. По неустановленной пока причине вертолет выполнил вынужденную посадку, в результате которой два пилота получили травмы”, - сказал представитель МЧС.

Одномоторный вертолет “Еврокоптер АS350”, принадлежащий частному лицу и эксплуатируемый одной из авиакомпаний, в 14.42 мск вылетел из аэропорта Быково с целью выполнения учебно-тренировочного полета. На борту вертолета находились 40-летний командир воздушного судна и еще два человека - мужчины 42 и 44 лет, являющиеся сотрудниками авиакомпании, говорится в сообщении СКП.

“При проведении полета начались неполадки в двигателе вертолета. Командир принял решение совершить аварийную посадку, но на высоте 10 метров произошло падение воздушного судна. В результате крушения вертолета пострадали все присутствовавшие на борту, они были доставлены в лечебные учреждения”, - уточняет СКП.

Все это произошло в тот момент, когда мимо пролетал другой вертолет - Ми-8 ГУВД Москвы. Он приземлился на месте крушения и забрал раненых. - Сотрудники авиационного отряда ГУВД Москвы помогли и оказали содействие в эвакуации раненых, - прокомментировала Светлана Серкина, представитель Управления информации и общественных связей ГУВД Москвы.

Московское межрегиональное следственное управление на транспорте СКП РФ проводит по данному факту доследственную проверку.

По сообщениям информагентств.
Фото: www.lifenews.ru



Embraer улучшает тормозную систему Phenom 100 и методику обучения.

Серия инцидентов при приземлении на Phenom 100 побудили Embraer пересмотреть методику подготовки к полетам и конструкцию привода тормозной системы.

Из шести инцидентов с октября, два случая выезда за пределы ВПП произошли в Бразилии, и два случая в США. Пилот в одном случае получил сообщение о неисправности тормозов, и применил систему аварийного торможения самолета.

Расследование компании причин этих случаев было сфокусировано не только на механических проблемах, но и методах работы летчиков с тормозной системы.

При использовании тормозной системы обратная связь для ног пилотов формируется искусственно с помощью пружины. Embraer отмечает, что из-за отсутствия прямой связи с исполнительными механизмами иногда пилотам может казаться слишком медленное, замедление самолет, хотя применяется максимальное тормозное усилие. Из-за этого происходило слишком интенсивное торможение.

Компания планирует сделать упор в программах обучения на эти моменты в поведении Phenom 100 и Phenom 300. В программу включены посадки на коротких ВПП в сухих и влажных условиях при неисправности тормозов с уходом на второй круг и упражнения на использование аварийный тормоза самолет.

После окончания расследования, Embraer модернизировал тормозную систему и обновил программное обеспечение в новом блоке управления тормозами. Эти изменения позволят более адекватно воспринимать пилотам работу тормозной системы.

По состоянию на 10 марта, в 7 из 56 самолетов в Северной Америке, где летает 60% самолетов Phenom, получили новый блок управления тормозами.

Бизнес-авиация перебирается в Ригу.



Единственный в Балтии и Скандинавии ангар с мастерскими, рассчитанный на хранение и техническое обслуживание как минимум пяти бизнес-джетов, был представлен в четверг 22 апреля 2010 г. в аэропорту Рига. Всего ангар площадью 2500 метров вмещает одновременно до восьми самолетов. “Ангар, в котором владельцы самолетов могут получить полный комплекс услуг предполетной и послеполетной подготовки, — это первый этап реализации проекта многофункционального центра бизнес-авиации FBO Riga”, — рассказал член правления FBO Riga Роман Старков. — В июле мы введем в эксплуатацию терминал для пассажиров и экипажей VIP-бортов, который сейчас достраивается. Это двухэтажное здание площадью 1200 квадратных метров, где будет около 600 квадратных метров офисов профильных компаний, магазин Duty Free, комната отдыха и бар, где в ожидании паспортного и таможенного контроля пассажиры смогут немного отдохнуть. Терминал примыкает к перрону рядом со взлетно-посадочной полосой, у нас собственная диспетчерская служба, мы сами управляем полетами. Наш сервис — на одном уровне с инфраструктурами бизнес-авиации лондонского “Хитроу” или московского “Внуково”.

В Риге будет проходить техобслуживание и шестиместный реактивный Beechcraft Premier 1A D-ПМС совладельца FBO Riga Владимира Малышкова. “В центр по обслуживанию бизнес-авиации мы инвестировали 30 млн. евро. Он окупит себя немногим более чем за пять лет”, — заявил В.Малышков.

Соучредитель FBO Riga и член правления компании Baltic Business Aviation Centre г-н Леонид Городницкий уверен, что в Риге будет востребовано не только техобслуживание частных и корпоративных самолетов, но и их стоянка в зимнее время. В Москве она обходится в 20-40 тыс. евро в месяц, в Риге, по словам г-на Городницкого, цена паркинга и услуг в разы ниже.

“Даже с учетом того, что из Москвы до Риги лететь чуть больше часа, наши цены конкурентоспособнее. Мы готовы предоставить стоянку и обслуживание самолетам как из Москвы и Санкт-Петербурга, так и из Польши, Чехии и других стран в радиусе 1 тыс. км от Риги. У нас удобная логистика запасных частей из Европы, здесь будет проводиться инженерное обслуживание. Ближайшие подобные центры находятся в Базеле, Лондоне и Москве, так что наше расположение между востоком и западом очень привлекательно для клиентов”, — указал г-н Городницкий.

По словам министра сообщения Каспара Герхардса, сейчас на стоянке в Рижском аэропорту находится 35 бизнес-самолетов, в основном принадлежащих тем владельцам, которым московские цены кажутся завышенными, а в Базеле или Лондоне проходить техобслуживание не с руки.

“С этим проектом Рига утверждается как региональный центр Европы. Бывают дни, когда у нас садятся десятки бизнес-джетов: в прошлом году на юрмальскую “Новую волну” их за сутки прилетело 70. А за год аэропорт Риги их принимает до 1300-1500”, — указал министр.

Источник: Бизнес & Балтия

Eclipse открывает в Стамбуле «платиновый» сервис центр.

Eclipse Aerospace объявил о запуске своего первого платинового сервисного центра в Европе для самолетов Eclipse EA500. Расположенный в Стамбуле центр «Eclipse Aerospace General Aviation A.S.» будет проводить техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт (MRO) операторов и владельцев EA500 из Европы, Ближнего Востока и Африки.

Новый техцентр расположен в Международном аэропорте Ататюрк, Стамбул, на территории, выделенной для частных самолетов. Платиновый сервис Eclipse будет предоставлять регулярные и внеплановое техническое обслуживание самолетов, в том числе модернизацию AVIO (новая авионика) и FIKI (антиобледенительная система), наземная и мобильная поддержка клиентов (AOG и MRT). Этот сервисный центр будет основой для сети Золотого уровня, которую в будущем планируется развернуть по всей Европе и на Ближнем Востоке.

На открытии президент Eclipse Aerospace Service Division Кен Росс сказал: “Мы очень рады предложить нашим европейским клиентам технический центр для обслуживания и модернизации.”, сказал, Eclipse Aerospace General Aviation A.S. является одним из лучших сервисов в регионе и предлагает полный спектр MRO. Наши клиенты в Европе теперь смогут получить такое же полное обслуживание как и в наших американских центрах, расположенных в Альбукерке и Чикаго.”



Citation CJ4 поставлен заказчику.

20 апреля 2010 года Cessna Aircraft объявила о поставке первого самолёта Cessna Citation CJ4. Эта модель является первым самолётом Cessna, на которой установлена новейшая система планирования полётов GreenTrak. Имя клиента, ставшего первым обладателем CJ4, осталось неизвестным.

Citation CJ4, получивший сертификат FAA в марте этого года, новейшая и самая большая модель семейства реактивных бизнес-джетов Citation CJ. CJ4 сертифицирован для управления одним пилотом и имеет общую систему управления со всеми другими самолётами этого семейства. А это означает, что пилот, подготовленный на один из самолетов семейства CJ, может управлять любым самолетом семейства. В 2010 году розничная цена на CJ4 в стандартной комплектации составляет \$9 млн.

Запатентованная система GreenTrak, впервые предложенная пользователям самолётов авиации общего назначения, позволяет рассчитать и оптимизировать общую стоимость полёта за счёт минимизации прямых эксплуатационных расходов, расхода топлива и выбросов углекислого газа.

Дальность полёта CJ4 составляет 3 710 км, максимальная скорость 840 км/ч, оба эти показателя превышают те, которые Cessna обещала достигнуть на этой модели. Взлётная дистанция CJ4 при максимальном взлётном весе равна 954 м, набор высоты 13 716 м происходит за 28 минут.

На самолёте CJ4 установлена современная система авионики Collins Pro Line 21 с четырьмя экранами, новая автоматическая система управления двигателями FADEC, а также впервые представленная публике развлекательная система Rockwell Collins Venue.

Стандартное оборудование Cessna CJ4 включает два транспондера Mode S, метеорологический радиолокатор Multi-Scan, TCAS II, TAWS класса А, систему погодной информации, функционирующую в режиме реального времени и систему диагностики технического состояния.



EMBRAER начинает изготовление LEGACY 500



Во вторник 20 апреля Embraer сделал первую деталь для Legacy 500. Мероприятие по закладке первого прототипа состоялось в штаб-квартире компании в Сан-Жозе-дус-Кампус, Бразилия. Разработка Legacy 500 идет по графику и свой первый полет самолет совершит во второй половине 2011 года.

“Этот первый разрез металла для Legacy 500 является важной вехой в ходе развития программы”, сказал исполнительный вице-президент Embraer по деловым самолетам Луис Карлос Аффонсо, “Мы твердо привержены идее создавать революционные самолеты, которые обеспечивают лучшие в своем классе характеристики и комфорт. Legacy 450 и Legacy 500 являются единственными самолетами в своих классах, которые оборудованы электродистанционной системой управления, и плоским полом салона”.

Первой выпущенной деталью стал элемент передней части фюзеляжа, на который крепится обтекатель и антенна радара с системой указания глиссады.

“Разработка Legacy 500 проводилась с помощью системы проектирования CATIA (V5), что позволило активно использовать цифровые технологии в конструировании и производстве сложных металлических и композитных деталей, а также смоделировать процесс сборки”, сказал главный операционный директор Embraer Артур Коутинхо.

В основном в конструкции самолета будет использоваться алюминий, но также с многие элементы будут выполнены с применением композитных материалов. В процессе производства, многие операции будут выполнять роботы, причем их число по сравнению производством других моделей возрастет. И впервые при изготовлении LEGACY 500 и 450 в производстве самолетов Embraer будет применена технология сварки трением.

Компания имеет множество поставщиков деталей и крупных узлов, однако окончательная сборка, а также выкатка и покраска первого прототипа будет сделана на заводе в Сан-Жозе-дус-Кампус.



BMW-JET.



Embraer пригласила команду дизайнерского бюро BMW DesignworksUSA, чтобы те оформили интерьер своих самолетов. Дизайнеры BMW приложили фантазию и мастерство для отделки интерьеров Phenom 100 и Phenom 300.

При этом Embraer отнюдь не стремилась сделать так, чтобы внутри их самолеты напоминали автомобильный салон. Просто бразильцы решили довериться опыту BMW в оформлении интерьеров для людей, привыкших к роскоши. «DesignworksUSA был для нас единственным возможным партнером. Мы хотели установить новый стандарт для частных самолетов», - говорит представитель компании Embraer.



Салон самолетов отличается отделкой кожей и деревом в стиле салонов современных автомобилей BMW топовых версий, пассажирские сиденья и скрытые багажные отсеки созданы по разработанным для этих машин технологиям. Кабина пилотов также подверглась рестайлингу специалистов BMW DesignworksUSA.

В отделке применены такие материалы как кожа, дерево, алюминий, хромированный металл. Продумана и эргономика: в стены встроены шкафы, под подлокотниками размещены секции для



мелочевки, спинки кресел не просто откидываются, но и полностью складываются, как в автомобилях. Покупателям предлагается семь различных вариантов отделки.

BMW DesignworksUSA уже имеет опыт работы с салонами бизнес джетов. В прошлом году студия получила награду за интерьер Falcon 7X. Лучшим дизайн этого салона признали чикагский музей Chicago Athenaeum и Европейский центр архитектуры, искусства и дизайна, вручившие команде разработчиков награду «Good Design».

Какой следующий бизнес джет ошастливит BMW? 

Семейство моделей Citation получит в качестве обновления систему WAAS.

Cessna Aircraft Company в настоящее время предлагает систему WAAS в качестве обновления авионики для семейства моделей Citation CJ1 +, CJ2 +, CJ3, Encore +, а также некоторых Citation Excel и XLS. Модификация доступна во всех собственных сервисных центрах Cessna Citation.

Компания также изучает возможность установки системы WAAS и в других моделей Citation.

WAAS (Wide Area Augmentation System) — глобальная американская система распространения дифференциальных поправок. Разработана в США для повышения точности позиционирования и достоверности данных навигационных GPS систем. Сигналы WAAS транслируются с нескольких геостационарных спутников над территорией США, и принимаются GPS-навигаторами с помощью одного или нескольких из каналов. Сигнал WAAS содержит коррекции(поправки) к GPS сигналам, используя которые GPS-приемник значительно улучшает точность позиции.

Система WAAS создана для достижения возможности использования GPS во всех стадиях полета воздушного судна, включая точный выход на полосу приземления. Худшие заявленные характеристики при проектировании были - 7 метров по горизонтали и 10 метров по вертикали. Реально система обеспечивает ошибку не более 3 метра по горизонтали и 4 метров по вертикали в 95% времени. Система состоит из космического и наземного сегментов. Поправки для спутников системы WAAS формируются с помощью развитой сети базовых станций (наземный сегмент WAAS). Спутники, покрывающие своими сигналами территорию США, составляют космический сегмент системы. Сигнал WAAS имеет ту же частоту и схожую структуру с GPS, что облегчает его реализацию в GPS приемниках.



PiperJet готовится к производству.

После завершения предварительного анализа конструкции Piper готов приступить к производству пять самолетов в рамках своей VLJ-программы без каких-либо существенных изменений.

PiperJet в марте подготовил отчет, который, по словам исполнительного директора Кевина Гулда, дал владельцам компании уверенность в инвестициях в производство этого самолета. “Мы уверены, что находимся на правильном пути к достижению поставленных целей”, сказал Гулд, имея в виду характеристики и стоимость самолета.

Вице-президент Piper по проектированию Деннис Олкотт рассказал, что этим летом производитель приступит к изготовлению оснастки для производства и деталей самолета. Также он уточнил функции первых выпущенных самолетов: три самолета будут использоваться для летных испытаний и два самолета для испытаний на прочность и наземных тестов.

Г-н Олкотт ожидает, что программа сертификации займет около 30 месяцев, и завершится, к моменту первой поставки в первом полугодии 2013 года. По его словам, проверка концепции самолета будет по-прежнему проводится вне рамок программы сертификации, так как компания видит этот полезный инструмент для получения дополнительной информации по эксплуатации PiperJet. Какие-либо различия между первоначальной концепцией и будущими серийными самолетами не предвидится - двигатель Williams FJ44 останется на прежнем месте. Г-н Олкотт сказал, что основная цель проверки концепции самолета заключается в необычно высоком расположении двигателя и воздухозаборника. Как оказалось, такое положение



не влияет на летные характеристики, и самолет летит так, как будто двигатель в носовой части.

В рамках проверки концепции PiperJet было совершено более 240 рейсов с налетом в 340 часов. В настоящее время самолет летает в среднем 7-10 полетов в неделю.

Поскольку программа PiperJet переходит к следующей стадии, производитель собирается взять на работу дополнительно 60 инженеров, притом, что уже 80 инженеров работают над проектом.

Производитель сообщает также, что пока нет большого притока заказов, сейчас у компании в портфель около 200 самолетов. Ориентировочная стоимость самолета составит \$ 2,2 млн.

В 2006 г. на конференции Американской ассоциации деловой авиации NBAA компания New Piper Aircraft объявила о планах выхода на рынок реактивных самолетов. Компания приступила к разработке PiperJet, оснащенного одним установленным на киле двигателем Williams FJ44-3AP тягой в 10675 кг с цифровой электронной полнорежимной системой управления (FADEC). PiperJet рассчитан на управление одним пилотом. Кабина оборудована интегрированным навигационно-пилотажным комплексом производства компании Garmin, в состав которого входят два широкоформатных основных пилотажных дисплея, многофункциональный дисплей, система автоматического управления полетом и система курсовертикали (AHRS).

В передней части пассажирского салона установлены два одиночных кресла, в задней — четыре кресла в клубной компоновке; в середине салона может быть размещено дополнительное седьмое кресло или туалетная кабинка.

Самолет на испытаниях показал следующие характеристики: максимальная крейсерская скорость 670 км/ч, максимальная дальность полета 2400 км и максимальная эксплуатационная высота полета 10670 м, запас топлива 340 л Самолет будет сертифицирован по требованиям FAR-23.

Первый полет PiperJet состоялся 30 июля 2008 г. на аэродроме компании в Веро-Бич, шт. Флорида



FAA изменит правила летных испытаний для VLJ.

Реактивные самолеты весом 6000 фунтов (2720 кг) и менее, больше не будут исключаться из программы летных испытаний на функциональность и надежность (Function and Reliability Flight Testing).

ФАУ опубликовала извещение о предлагаемом изменении норм, в котором пересмотрен пункт нормы летных испытаний на функциональность и надежность для реактивных самолетов весом 6000 фунтов или менее. В документе предложено применять такие испытания для всех реактивных самолетов, хотя ранее VLJ были избавлены от этого теста при сертификации. Применять такие тестовые полеты, по мнению FAA, необходимо потому, что предлагаемое изменение позволит улучшить авиационную безопасность для данной категории воздушных судов. К тому же достижения в области авиационных технологий уже позволяют при проектировании VLJ учитывать такого рода испытания.

Что такое летные испытания на функциональность и надежность (летные испытания F&R)?

Летные испытания на функциональность и надежность имитирует типичные этапы полета при эксплуатации воздушных судов для самолетов новой конструкции. Эти полеты проводятся до окончательного утверждения конструкции самолета и выдачи сертификата. Прохождение летных испытаний F&R дают FAA и общественности уверенность в том, что воздушное судно, его компоненты и оборудование являются надежными и функционируют надлежащим образом.

Летные испытания F&R охватывает широкий спектр операций, с которыми самолет, скорее всего, столкнется при эксплуатации (взлеты, посадки, посадки по приборам



системы подходов, полет на эшелоне, эксплуатация в разных климатических условиях, запуск двигателя полете, ночные полеты и т.д.). Кроме того в программу испытаний включено моделирование наземного обслуживания.

FAA сообщает, что после рассмотрения нескольких последних проектов малых реактивных самолетов весом 6000 фунтов или менее, было установлено, что большинство, если не все, конструкции этих самолетов могут соответствовать требованиям летных испытаний F&R. Также решение тестировать VLJ основано на том, что при разработке таких самолетов используются такие же технологии как и при разработке и производстве больших самолетов, которые должны проходить эти летные испытания. Ныне действующее решение об исключении самолетов весом 6000 фунтов или меньше из программы F&R тестов было основано на состоянии технологий 1950 года.

Пересмотр этих норм был частично вызван трудностями с добровольным применением требований F&R Eclipse Aviation Corporation при сертификации типа VLJ Eclipse EA-500 и последующие проблемы, возникшие в ходе эксплуатации этого самолета.

FAA предполагает что программа испытаний для VLJ будет такой же как и для остальных самолетов – 150 или 300 часов. Стоимость F&R тестов по мнению чиновников составит \$ 317066 для 165-часовой программы и \$ 634132 для 330-часовой программы.

FAA предлагает заинтересованным лицам принять участие в подготовке этого документа путем письменных замечаний и мнений.

Комментарии по изменению нормы должны быть представлены не позднее 8 июля 2010 г.

Falcon особого назначения.

Специальный летный отряд Управления делами президента РФ в ближайшее время пополнится двумя новейшими самолетами зарубежного производства. Речь идет о самолетах Dassault Falcon 7X, один из которых с бортовой регистрацией RA-09009 и в ливрее президентского авиаотряда не так давно сфотографирован во французском аэропорту Ле Бурже. Это первый иностранный самолет, закупленный для главы российского государства со времен Сталина.

О возможности приобретения «Фальконов» для нужд Управделами сообщила в конце марта газета «Коммерсант», ссылаясь на собственные источники. Поскольку Специальный отряд не имеет права закупать технику зарубежного производства, лайнеры будут закуплены для одной из авиакомпаний, вероятно петербургской ГТК «Россия», а затем переданы спецотряду в аренду.

Традиционно первые лица государств, имеющих хоть какую-то авиапромышленность, используют для зарубежных вояжей технику национального производства, даже довольно старую. Например, в Великобритании до сих пор в качестве VIP-транспорта Её Величества используются дальнемагистральные лайнеры Vickers VC-10 из 10-й эскадрильи Королевских ВВС, несмотря на то, что большинству из них далеко за 30 лет.

Аналогичная традиция существовала и в СССР, правда, с исключениями. Так, наркоминдел Литвинов пару раз воспользовался в начале 30-х немецким Junkers F-13, правда, эти самолеты строились на концессионном заводе Юнкерса в Филях. Иосиф Виссарионович, как известно, был большим любителем авиации, но сам летать не любил. Тем не менее на Тегеранскую конференцию он прибыл из Баку на самолете Си-47ОН (Особого Назначения) – салонном варианте американского военно-транспортного Douglas C-47



фото: пользователь didairbus с сайта myaviation.net

Skytrain. «Дугласы» с 1935 года выпускались в СССР по лицензии под индексами ПС-84 и Ли-2, однако поставляемые по ленд-лизу машины были более поздней модификации, чем выпускаемые у нас, с более совершенным комплексом навигационных приборов, что и определило выбор вождя.

Между прочим, необходимость быстрой (и с подобающей помпой) доставки партийно-правительственных делегаций на большие расстояния, через океан, привела к созданию первого отечественного дальнемагистрального лайнера Ту-114 – двоюродного брата стратегического бомбардировщика Ту-95. Для перелета советской делегации в США два бомбардировщика переоборудовали в пассажирские Ту-116 (или Ту-114Д). Самолет так понравился Никите Хрущеву,

что его усовершенствованный вариант запустили в серию под индексом Ту-114. Самолеты этого типа успешно эксплуатировались «Аэрофлотом» на международных маршрутах и внутрисоюзных линиях (в основном за Урал), а также компанией Japan Airlines.

Тем не менее, кроме официальных и государственных визитов, довольно редких, у высших лиц часто возникает необходимость в деловых поездках, часто спешных, короткосрочных, в удаленные регионы, где часто нет аэродромов, способных принимать большие самолеты класса Ил-96 или Ту-154. Скажем, посетить за сутки несколько городов Красноярского края или Дальнего Востока и вернуться в Москву. Для этого требуются самолеты административного класса, так называемые «бизнес-джеты».



фото: пользователь airactu87 с blogspot.com

Как правило, такие самолеты обладают приличной дальностью, высокой скоростью полета, оснащены мощным навигационным оборудованием, обладают небольшим весом и крепким шасси, что позволяет садиться на слабо оборудованные площадки ограниченных размеров (на западе это бизнес-аэропорты). К этому классу относится и новое приобретение Управления делами.

Серия бизнес-джетов Falcon успешно развивается французской компанией Dassault с 1963 года. Любопытно, что это в некоторой степени конверсионный продукт: для маленького, размером с истребитель персонального лайнера в проекте предполагалось использовать крыло и оперения от истребителя «Мистэр». С 1971-го по 1989 год самолеты семейства Falcon 10 были самыми популярными

бизнес-лайнерами на мировом рынке. Лайнеры семейства Falcon 7х, развитие линейки самолетов серий «50» и «900» значительно подросли. Это трехмоторные самолеты, с размерностью и весом примерно соответствующими современным тяжелым истребителям (размах крыла – 23,5 метра и взлетный вес – 31 тонна примерно соответствуют аналогичным характеристикам Су-27), а следовательно, для них открыто большинство аэропортов страны, гораздо больше, чем для самых «легких» президентских Ту-154.

Замечательная мобильность административного лайнера может быть очень полезна в чрезвычайной ситуации: самолет серии 7х способен пролететь без посадки 11 тыс. км, его скорость составляет 900 км/час, а потолок – 15 тыс. м (последнее позволяет преодолевать грозовые фронты «сверху»).

Такие лайнеры с удовольствием покупают для президентов, премьер-министров и королей, последним по времени обладателем Falcon 900ЕХ стал на минувшей неделе боливийский лидер Эво Моралес, приобретший лайнер у футбольного клуба Manchester United за 37 млн долларов. Лайнеры семейства 7х, появившиеся в 2005 году и получившие сертификат летной годности всего три года назад, в апреле 2007-го, стоят много дороже, до 51 млн долл., хотя цена за штучные изделия может сильно отличаться. Кстати, французские «Фальконы» и российские Ту-154М – единственные в мире трехмоторные лайнеры, до сих пор производящиеся серийно.

К сожалению, в нашей стране техника подобного класса не производится: внутри страны спрос на нее вполне удовлетворяется «Фальконами» и американскими «Гольфстримами», а на международном рынке конкуренция слишком высока для нового «нишевого» самолета, чтобы вкладывать деньги в проект. Вместо этого в России переделывают в бизнес-джеты линейные машины как корпоративный транспорт или закупают импортные для вивов. Поэтому приобретение административных лайнеров для высшей администрации кажется разумным: это не БМВ 7-й серии для главы горсобеса.

Falcon 7х – самый новый и самый дорогой самолет в линейке Dassault. На сайте производителя самолет характеризуется “прорывной конструкцией и исключительными характеристиками”. Дальность полета машины составляет 11 тыс. км, крейсерская скорость – 900 км/ч, каталожная стоимость – около \$50 млн. По цене самолет сравним с широкофюзеляжными четырехмоторными Ил-96, составляющими основу парка президентского отряда – цена Ил-96 в зависимости от модели может составлять \$60-70 млн.

Источник: деловая газета “ВЗГЛЯД” (www.vz.ru)



Под пеплом.

Конец прошлой недели и начало этой наверно войдут в историю гражданской авиации в самом «черном» свете. Вулкан с непроизносимым названием «Эйяфьятлайокудль», которого раньше никто, кроме исландцев не знал, - главный «герой» воздушного коллапса. Подсчитать прямые убытки авиакомпаний можно только приблизительно, но уже сумма приближается к 2 млрд. евро. И конечно это кризис отразился на операторах деловой авиации. Хотя они более мобильны по сравнению с регулярными перевозчиками, но в и бизнес перевозках есть свои особенности – в первую очередь удовлетворить желание клиента любой ценой.

Как только опасность закрытия воздушного пространства нависла над Европой, уже заказанные рейсы перекраивались с учетом еще открытых трасс и аэропортов. Так например по словам представителя VistaJet Александра Башилова, компания подстраховалась и перегнала значительную часть флота на Кипр, юг Италии и в Турцию. Но даже в этом случае каждый рейс приходилось перепроверять несколько раз, так как аэропорт мог закрыться в любую минуту, хоть перед вылетом воздушное пространство и было открыто.

А тем кто, оказался в закрытых аэропортах, приходилось только уповать на скорейшее разрешение полетов от европейских авиационных властей. Ждать пришлось до вторника, хотя некоторые авиакомпании сделали тестовые полеты в выходные и заявили, что той опасности которую все ожидали нет и закрытие воздуха во многих районах было необосновано.

В понедельник вечером власти стран Евросоюза были вынуждены признать: выкладки, на которых принимались решения о закрытии европейского воздушного пространства, были не вполне верны. Компьютерная модель распространения облака с пеплом из вулкана, была неточна. Многие предположения, принятые за основу в математической



модели распространения облака пепла из вулкана, не были подкреплены научными данными, признал директор Генерального управления мобильности и транспорта Евросоюза Маттиас Ройте. По его словам, власти ЕС не были уверены ни в том, насколько концентрированный пепел опаснее для двигателя, ни в том, какой вообще уровень концентрации пепла является нормальным для атмосферы. При этом, по словам Ройте, первые результаты четырех десятков тестовых полетов, проведенных в минувшие выходные, позволяют говорить, что пороговые показатели выше, чем по данным модели.

В результате забитые аэропорты и миллионы сорванных планов. Андрей Ястребов из Execujet Aviation Group сказал: “Очень много бортов оказалось на тот момент в Европе (Лондон, Цюрих, Милан). Из Москвы мы смогли сделать один чартер в Ниццу через юг (Греция, Турция). Срываются рейсы, забронированные 2 недели назад. Все очень ждут, когда наконец откроют центральную Европу”.

По словам одного из членов экипажа, застрявшего в шведском аэропорте Мальме, в самом начале катаклизма, когда полный запрет на полеты еще не был введен, на открывающиеся окна устраивался настоящий аукцион. Чтобы улететь некоторые экипажи перекупали слоты у счастливых и цена доходила до 3500 евро наличными. Перед самым закрытием воздуха шведский «Геркулес», летавший на разведку, вернулся серым от пепла, и пилот, выйдя и салона, уныло покачал головой... В итоге аэропорт превратился в огромную стоянку самолетов – около 40 бизнес джетов и до 100 рейсовых самолетов. Наши герои добирались на пароме до Таллинна и дальше железной дорогой до Москвы.

Итогом этих “вулканических” событий стало намерение Еврокомиссия конца года ввести единое управление воздушным пространством ЕС. Еврочиновники в тесном сотрудничестве с экспертами по авиасообщению из стран-членов ЕС должны до конца года согласовать мандат для Управления европейскими авиатоками и заложить таким образом основу для введения единого воздушного пространства Евросоюза.

А вулкан всё не успокаивается. В пятницу стало известно, что на Европу надвигается второе облако вулканической пыли. Оно может появиться над северной частью Германии, накрыть собой Данию и часть Швеции и узкой полосой, проходящей над территорией Польши, “дотянуться” до Восточной Европы.

Накануне в четверг концентрация пепла в воздухе над Европой снова начала увеличиваться, так что властям Евросоюза не удалось выполнить обещание и полностью восстановить воздушное сообщение в Старом Свете. Пришлось закрыть аэропорты в Норвегии, на севере Шотландии, часть аэропортов в Финляндии.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 19 по 25 апреля 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 популярные аэропорты вылета.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней (с 19 по 25 апреля 2010 года)

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	49	23	57	22	20	2	18	161
Германия	33	42	25	8	26	11	26	101
Франция	41	29	55	19	22	2	65	172
Швейцария	18	19	8	5	10	10	26	78
Италия	18	40	33	11	28	8	32	102
Австрия	10	15	74	20	27	37	55	354
Россия								

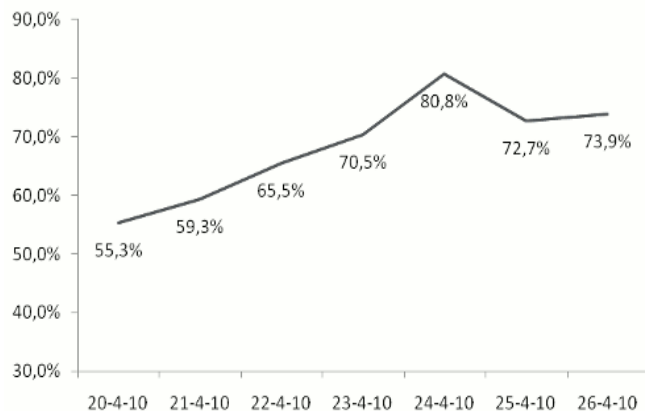
К сожалению запросы из России в этот отчет не вошли.

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 19 по 25 апреля 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	30	2	7	10	1	1	0	25
Германия	3	12	0	2	1	2	6	11
Франция	5	3	6	5	3	0	4	7
Швейцария	4	0	8	5	2	1	2	7
Италия	2	1	5	3	4	1	2	8
Австрия	0	1	1	1	2	2	0	5
Россия	0	2	5	3	1	3	5	12

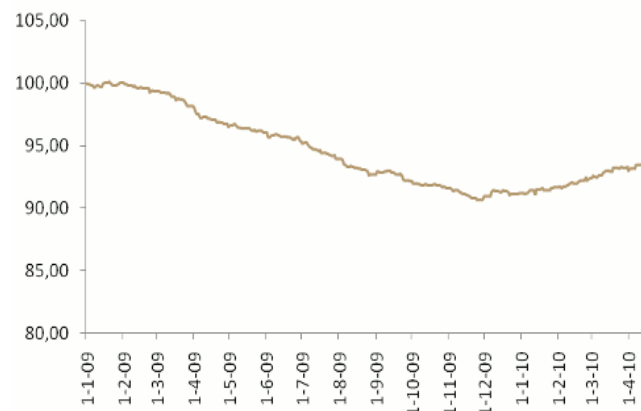
Индекс наличия свободных самолетов



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.



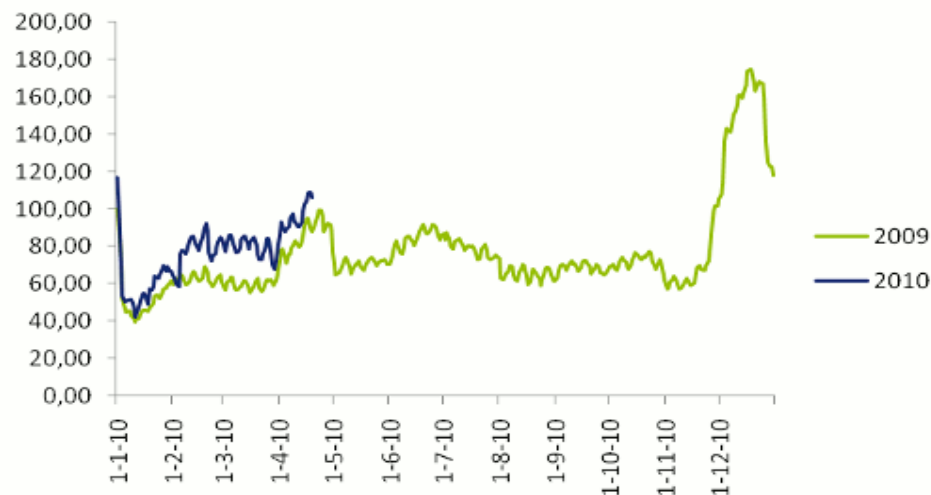
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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	€ 1698	€ 1683	€ 1765
Cessna Citation Excel	€ 2758	€ 2779	€ 2860
Bombardier Challenger 604	€ 4572	€ 4423	€ 4438

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 32 Cessna Citation Jet, 36 Cessna Citation Excel и 45 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Аэропорт	месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	3
3	Ле Бурже, Париж	2
4	Женева	4
5	Фарнборо, Лондон	5
6	Кот Д'Азур, Ницца	11
7	Клотен, Цюрих	6
8	Пулково, СПб	8
9	Линате, Милан	10
10	Барисполь, Киев	9

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