



СОБЫТИЕ

Global Express пополнит флот «РусДжет»



Авиакомпания «РусДжет» сообщает о начале процедуры внесения типа воздушного судна Global Express в свой сертификат эксплуатанта. Новый самолет расширит парк воздушных судов компании и станет первым бизнес-джетом этого типа, внесенным в государственный реестр гражданских воздушных судов РФ и получившим российский регистрационный номер. Ввоз Global Ex-

press в Россию и ввод его в эксплуатацию ожидаются в марте следующего года, сообщили в компании «Рус Джет».

Дальнемагистральный самолет Global Express, производства компании Bombardier Aerospace, относится к наиболее престижным машинам данного класса. Среди его неоспоримых преимуществ – высочайший комфорт салона, способный разместить до 19 пассажиров и дальность полета – более 11 тыс. километров, что позволяет совершить беспосадочный перелет практически в любую точку мира.

Самолеты этого типа пользуются большой популярностью среди российских клиентов, однако до сих пор у отечественных авиакомпаний не было опыта эксплуатации Global Express. Авиакомпания «РусДжет» станет первым оператором воздушного судна этого типа в России и получит уникальный практический опыт, который откроет новые возможности для ввоза и эксплуатации этих популярных бизнес-джетов в будущем.



Прошел очередной Вертолетный Форум

17 ноября 2010 года в Москве, в зале коллегии Росавиации прошел ежегодный Вертолетный форум Ассоциации вертолетной индустрии, участниками которого стали более 150 представителей компаний вертолетной индустрии.

стр. 4

СОБЫТИЕ

Dassault выпустил 100 Falcon 7X



22 ноября 2010 г. Dassault выкатил из цеха сотый Falcon 7X. Торжественная церемония по этому поводу произошла в центре окончательной сборки в Литл-Рок, штат Арканзас.

стр. 5

ЗАКОНЫ

Уплотнение неба



Самолетам становится тесно в российском небе. Принятые в мире стандарты позволяют сократить интервалы по высоте. И Россия готова перейти на новые правила эшелонирования.

стр. 9

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 22 по 28 ноября 2010 г.

стр. 11

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.



Нawker 4000 должен измениться в лучшую сторону



В соответствии с новыми требованиями стандартов летной годности FAA, топливная система всех Hawker 4000 подвергнется модернизации, сообщает AIN-online. Эти изменения должны привести топливную систему Hawker 4000 в соответствие с Дополнением 102 к Части 25 Стандартов летной годности FAA (Amendment 25-102), в результате которой должна повыситься безопасность от воспламенения. В связи с этим Hawker Beechcraft объявляет обширную программу модернизации. Кроме работ по новым требованиям FAA, Hawker Beechcraft также планирует в уже выпущенные самолеты внести изменения, улучшающие эксплуатационные качества Hawker 4000.

Программа апгрейда рассчитана на 90 дней для каждого самолета. Работы будут проводиться в сервисном центре Hawker Beechcraft в Литл Рок. Модификация топливной системы самолета, которая

должна быть усовершенствована, потребует доступа к изолированным жгутам электропроводки, что повлечет собой демонтаж интерьера. За время работ по этой программе, кроме модернизации топливной системы, будут внесены 20 обновлений авионики Honeywell Epic, такие как отображение погоды в графическом виде, вывод карт на дисплей и множество других улучшений, а также будет обновлено программное обеспечение цифровой системы управления двигателем P&WC PW308A, установлен новый, более емкий туалет и произведено обновление многих других систем бизнес джета.

Hawker Beechcraft будет проводить работы по модернизации бесплатно. Hawker 4000 станет первым бизнес-джетом компании, который будет соответствовать требованиям Дополнения 102.




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	Специальная 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 максимально высоких финансовых результатов	Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории
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

Спрос на семейство Global будет расти

В четверг 25 ноября 2010 г. представители Bombardier на встрече с журналистами заявили, что в ближайшие два года компания планирует увеличить производство линейки топовых бизнес-джетов Global, сообщает Reuters.

Вице-президент Bombardier и генеральный директор завода в Торонто Саймон Робертс сказал, что спрос на большие бизнес джеты верхнего уровня оставался высокими в течение мирового кризиса. “Наш портфель заказов растет, и в марте следующего года мы будем увеличивать объемы производства, и также ожидаем дальнейший рост заказов в следующем году”, добавил он.

Спикер также сообщил, что Bombardier предпочитает озвучивать конкретные результаты производства в своих квартальных отчетах, и результаты третьего квартала 2010 года компания опубликует в следующий четверг 2 декабря 2010 г.

Увеличение производства бизнес джетов Global потянет за собой увеличение численности рабочих мест на заводе в Торонто, сказал Робертс. Но он затруднился ответить, каким образом будет осуществляться набор персонала, и в каком объеме. В настоящее время на заводе в Торонто работает около 4000 сотрудников.

Две недели назад на торжественной церемонии компания отпраздновала выпуск четырехсотого самолета Global. А в прошлом месяце Bombardier озвучила планы разработки новейших бизнес джетов семейства Global – Global 7000 и Global 8000. Саймон Робертс заявил, что компания планирует инвестировать в разработку и производство новых самолетов, для которых будут созданы новые крылья и двигатели, от \$ 1,7 млрд. до \$ 1,8 млрд.



Экономия на заправке



Компания “Аэрофьюэлз Интернешенел”, одна из ведущих в группе “Аэрофьюэлз”, подписала прямой договор с одной из ведущих мировых нефтяных компаний Exxon Mobil об организации авиатопливообеспечения российской бизнес-авиации в двадцати европейских городах Германии, Англии, Франции, Италии, Ирландии, Бельгии, Швейцарии и т.д.

Теперь владельцы частных самолетов смогут заправить в Европе авиатопливо по значительно более привлекательной цене в сравнении с существующими сейчас на рынке условиями.

Экономия при заправке по контракту с “Аэрофьюэлз Интернешенел” составит до \$100 на тонне, а при пакетном договоре обслуживания сразу в ряде пунктов удешевление цены может достигать и \$150 за тонну. Это стало возможным благодаря многолетним партнерским отношениям группы “Аэрофьюэлз”, специализирующейся на организации авиатопливообеспечения, и гиганта западного нефтяного рынка - компании Exxon Mobil. Новый проект группы “Аэрофьюэлз” сокращает цепочку от заказчика до заправщика в аэропорту, делая не только экономичной услугу, но и более мобильным ее предоставление.

“Это новое направление в деятельности компании, - отмечает Владимир Спиридонов, генеральный директор “Аэрофьюэлз Групп”. - Работа над новым проектом в группе “Аэрофьюэлз” совпала с вводом в действие новых правил регулирования полетов малой авиации, подразумевающими теперь уведомительный порядок вылета - постановление правительства РФ, согласно которому новый порядок вылетов вводится с 1 ноября 2010 года. Мы надеемся, что наши действия также внесут свой небольшой вклад в развитие российской бизнес-авиации. Рассчитываем, что новые ценовые условия окажутся как нельзя кстати в условиях роста цен на авиатопливо и помогут снизить расходы владельцев частных самолетов”, - заключил Владимир Спиридонов.

В настоящее время группа “Аэрофьюэлз” ведет переговоры с другими западными нефтяными компаниями, и в будущем планирует расширить за рубежом географию предоставления услуг по заправке бизнес-авиации.



Прошел очередной Вертолетный Форум

17 ноября 2010 года в Москве, в зале коллегии Росавиации прошел ежегодный Вертолетный форум Ассоциации вертолетной индустрии, участниками которого стали более 150 представителей компаний вертолетной индустрии и государственных органов управления отраслью.

С приветственным словом к участникам форума выступил заместитель главы Росавиации Владимир Дмитриев, в котором охарактеризовал состояние отрасли на сегодняшний день. Он отметил, что по состоянию на 25.10 2010 в реестре ВС ГА зарегистрировано 1872 вертолета отечественного производства и 265 вертолетов зарубежного производства. В коммерческой ГА РФ на эту дату эксплуатируется 941 вертолет отечественного производства и 27 зарубежного, количество вертолетов, находящихся в частном владении составляет 143 машины (внесенные в реестр ГА). Средний возраст парка АОН вдвое меньше, чем коммерческого, и состоит он преимущественно из вертолетов зарубежного производства, доля которых в парке составляет уже почти 70%.

Владимир Дмитриев также отметил, что российская отрасль вертолетных перевозок сталкивается с дефицитом пилотов, численность которых в настоящий момент чуть более 2000 человек, а единственное государственное учебное заведение, занимающееся подготовкой летно-технического персонала - Омский летно-технический колледж ГА, в 2010 году выпустил всего 44 пилота, в 2011 году планируется выпустить 55 специалистов.

С докладом о перспективах инновационного развития отрасли выступил на форуме директор Департамента авиационной промышленности Юрий Слюсарь. Он отметил, что инновационное

развитие в области вертолетостроения - это сфера ответственности всех без исключения: Минпромторга России, ГК "Ростехнологий", холдинга "Вертолеты России", региональных властей, бизнес - сообщества, отраслевых научных и учебных центров, экспертных и общественных организаций. Миссия российского вертолетостроения состоит в обеспечении авиационной деятельности государства и удовлетворении спроса внутреннего и внешнего рынков на вертолетную технику военного и гражданского назначения.

Заместитель генерального директора ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов представил инновационные решения в вертолетостроении, которые, по планам холдинга, смогут повысить конкурентоспособность российских вертолетов на мировом рынке. Предполагаемая программа инновационного развития разделена на 2 этапа, первый из которых продлится до 2013 года. На протяжении этого времени должен быть сформирован научно - технический задел по конкурентоспособным проектам и технологиям, создана корпоративная система управления инновационной деятельностью, начата реконструкция и техническое перевооружение производственной платформы. На втором этапе с 2014 по 2020 год планируется сформировать научно - технический задел для перспективной вертолетной техники, перейти на новый технологический уклад создать конкурентоспособную систему интегральной логистической поддержки и вывести на рынок новый "прорывной" продукт.

Блок выступлений на форуме был посвящен обсуждению условий функционирования вертолетного бизнеса, в частности налоговой политике государства. По этим вопросам выступили: Илья Чубаров - Директор департамента финансово-

экономической политики и корпоративного бюджетирования ОАО "Вертолеты России", Артем Фетисов - коммерческий директор ООО "Евровертол" (Eurocopter Vostok), Фанис Мирзаянов - директор АВИ. Состав спикеров позволил охватить все проблемные вопросы налоговой политики применительно как к деятельности российских вертолетостроителей, так и зарубежных производителей вертолетов на территории России.

По блоку "Государственная программа поиска и спасения, проблемы покрытия воздушного пространства РФ УКВ связью и пути их решения" перед участниками Форума выступил начальник Межрегионального управления Росавиации по ОВД и АКПС в Центральном федеральном округе Борис Алякритский. Он рассказал об итогах работ по обеспечению вступления в силу постановления РФ от 11 марта 2010 г. № 138 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации".

На форуме были обсуждены проблемы поддержания летной годности российских вертолетов между главным конструктором ОАО "Камов" Сулеймановым Шамилем, заместителем главного конструктора ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля" Никишовым Анатолием и компаниями эксплуатантами вертолетов. С докладом "Безопасность полетов и поддержание летной годности вертолетов ГА России" выступил руководитель аналитической группы 132 отдела ГосНИИ ГА Николай Осипов.

К сожалению, участникам Вертолетного форума не хватило времени для обсуждения все еще остающихся остроактуальными вопросов обучения летного и инженерно-технического персонала.

Dassault выпустил 100 Falcon 7X

22 ноября 2010 г. Dassault выкатил из цеха сотый Falcon 7X. Торжественная церемония по этому поводу произошла в центре окончательной сборки в Литл-Рок, штат Арканзас. Юбилейный самолет был поставлен бразильской финансовой компании.

«В свое время мы обещали спроектировать и построить самый технически совершенный и лучше всех летающий самолет в отрасли, и вот мы уже достигли рубежа в 100 самолетов», сказал президент и генеральный директор Dassault Falcon Джон Росанваллон (John Rosanvallon). «В течение всего этого времени мы получали много положительных отзывов от пилотов и пассажиров этого самолета. Пилоты очень высоко оценили цифровую систему управления, которая сделала Falcon 7X отзывчивым и легко управляемым. Великолепная атмосфера пассажирского салона получила высокую оценку пассажиров за тишину и плавность полета».

На сегодняшний день флот Falcon 7X накопил налет более 57000 часов. Эти бизнес джеты, приписанные в более 25 странах, имеют возможность летать в более 40 странах мира. Один из самолетов уже налетал более 3000 часов с момента поставки в середине 2007 года.

«Высокий уровень использования (выше, чем у других моделей Falcon) показывает, что Falcon 7X пользуется популярностью у многих клиентов бизнес авиации», сказал старший вице-президент по обслуживанию клиентов Жак Шове (Jacques Chauvet), «Его универсальность составляет основу популярности самолета – на данный момент собрано более 200 заказов».



Falcon 7X получил сертификат типа от авиационных властей 16 стран, и только этот дальнемагистральный бизнес-джет имеет разрешение FAA на работу в сложном аэропорте Лондон-Сити.

О программе Falcon 7X было объявлено в 2001 году. Это первый бизнес-джет с цифровой системой управления полетом, и он стал также первым самолетом, который одновременно сертифицировала EASA и FAA 27 апреля 2007 года. Он имеет авионику EASy Flight Deck и оснащен тремя двигателями Pratt & Whitney Canada PW307A. Имея дальность полета 5950 миль с восемью пассажирами на скорости

M=0,80, он может соединить 95% из наиболее часто используемых в бизнес авиации пар городов.

Falcon имеет наибольшую дальность среди бизнес-джетов Falcon, и в то же время это самый экономичный самолет в своем классе. Пассажирский салон Falcon 7X имеет 28 иллюминаторов, которые к тому же на 10% больше, чем в предыдущих моделях компании. Также самолет отличает развитая система контроля температуры, которая поддерживает ее с точностью до одного градуса во всем салоне, и сокращение уровня шума до 52 дБ, что является результатом достижения в конструкции, материалах и мягкой подвески двигателей.



FAA будет выдавать новые удостоверения для пилотов

Федеральная авиационная администрация США (FAA) предложила ввести правило, согласно которому все выданные американскими властями пилотские лицензии должны содержать фотографию владельца сертификата. Если это предложение будет утверждено правительством, то пилотские документы, включая инструкторские лицензии, скоро обновятся.

FAA планирует утвердить новое правило в течение нескольких ближайших месяцев. Предполагается, что срок действия новых сертификатов будет ограничен восемью годами. После истечения указанного срока будет необходимо получать новый.

Для обновления документов пилотам отводится срок от 3 до 5 лет, в зависимости от типа лицензии. Стоимость лицензии нового образца составит \$22, что сопоставимо со стоимостью водительских прав в большинстве штатов страны.

По словам главы Министерства транспорта США Рэя Лахуда (Ray LaHood), это позволит увеличить безопасность эксплуатации авиационного транспорта и ограничит доступ посторонних лиц к несанкционированному управлению воздушными судами. Указанное предложение следует за предыдущими изменениями документов, согласно которым пилотские удостоверения изготавливаются из пластика, а также имеют защитную голограмму и чувствительный к ультрафиолетовым лучам слой для предотвращения подделки.

В настоящее время в США личность пилота удостоверяется при помощи содержащих фото идентификационных карт. Еще в 2004 году через сенат США прошел законопроект, предусматривающий введение пилотских документов, содержащих не только фото, но и электронные чипы с биометрическими данными, но только сейчас американские власти решили серьезно усовершенствовать удостоверения пилотов.

Подготовил Шошин Владимир
по материалам www.faa.gov

Источник: PrivatAERO



Половина нелегалов

По данным Flightglobal, более 50% чартерных перелетов во всем мире совершается нелегально. Неосведомленность потребителей вкупе с беспечностью управленческих структур породили процветающий бизнес в ущерб законопослушным поставщикам услуг, - уверены мировые эксперты.

Во время заседания круглого стола, проводимого в аэропорту деловой авиации TAG Farnborough/Великобритания, участники обсуждали проблемы нелегальных чартерных перевозок и отвечали на один вопрос: «каким образом большая часть самолетов деловой авиации подымается в небо нелегально?». Ситуация довольно прозрачная: чаще всего это происходит при продаже рейсов на частные самолеты, то есть на самолеты, которые не являются коммерческими и не имеют сертификата эксплуатанта, а также на самолеты, зарегистрированные в оффшорной зоне, как, например, США, Бермудские и Каймановы острова, не имеющие разрешения на коммерческие полеты в данном регионе.

«Существуют серьезные правовые последствия за нелегально совершаемые чартерные перелеты», - сообщает Марван Калек, главный исполнительный директор Gama Aviation. «Разумеется, такие перелеты имеют значительно заниженную стоимость, чем перелеты, предлагаемые компаниями, имеющими сертификат эксплуатанта, однако нелегальные перелеты не соответствуют строгим стандартам эксплуатационной безопасности», - добавляет Калек.

Давид Макдональд, директор международных чартерных перевозок компании Air Partner, отмечает, что «нелегальные чартерные перелеты больше не продаются тайно, сегодня их откровенно предлагают сайты компаний, а также СМИ».

В результате сложившейся ситуации законопослушные операторы, такие, как, например, Gama Aviation, оказываются в невыгодном положении: «В нашем бизнесе существует определенный тренд: если у вас есть сертификат и вы играете по правилам, чаще всего именно вас подвергают проверкам и именно вам предъявляют более жесткие требования, чем тем компаниям, кто ведет свободную игру. Если из данной ситуации нет выхода, может всем компаниям стоит начать играть свободно?», - отмечает Калек.

За 2009 г правительство Великобритании произвело 250 проверок в аэропортах страны, «результат которых был предопределен в виду того факта, что компании были осведомлены о грядущих проверках», - отмечает Калек.

Европейская Ассоциация Деловой Авиации сообщает о готовности начать образовательную кампанию для повышения осведомленности как пассажиров деловой авиации, так и самих компаний, осуществляющих нелегальные перелеты, о возможной строгой ответственности и последствиях нелегального ведения бизнеса.

Источник: Jets.ru



Пока одномоторного турбопропа Cessna нет даже в виде прототипа

Ранее сообщалось, что Cessna уже подготовила прототип одномоторного турбовинтового самолета. Однако это не соответствует действительности. Cessna в настоящее время находится на самой ранней стадии разработки нового турбовинтового самолета с одним двигателем. Тот самолет, который споттреры видели в районе завода компании в Вичита – это даже не прототип а только стенд для отработки технологий. На нем используется двигатель Pratt & Whitney Canada PT6, и проверяются системы противообледенения и соответствия экологическим требованиям. Об этом сообщает AINonline со ссылкой на президента и генерального директора Cessna Джека Пелтона.

«Самолет, на котором мы летали, сделан на основе фюзеляжа Mustang, и его задача пока только в качестве демонстратора технологий (до сих пор было сделано два полета) и он не является предшественником чего-либо», сказал AINonline представитель Cessna. В то же время Джек Пелтон подтвердил, что Cessna стремится заполнить нишу между однодвигательным поршневым высокоскоростным и композитным Corvalis и двухдвигательным реактивным Mustang.

«Многие пилоты, выросшие из Corvalis, не хотят переходить на двухмоторные реактивные самолеты», сказал он. Однако инженеры Cessna не смогли разработать конфигурацию одномоторного реактивного самолета, который смог бы удовлетворить предпочтения по дальности и полезной нагрузке потенциальных покупателей. «Поэтому мы делаем одномоторный турбовинтовой самолет», говорит Пелтон.

«Эта конструкция шестиместного самолета с чистого листа. У Cessna действительно есть внутренний график развития одномоторного турбовинтового самолета», добавил он, «но пока не время раскрывать его. Для Cessna естественно заполнить эту нишу. У нас конечно есть продукт, и мы говорим это нашим акционерам».



Первый Legacy 650 передан заказчику



Лорд Алан Шугар со своим Legacy 650

В прошлую пятницу 19 ноября 2010 г. новый бизнес джет Legacy 650 подготовлен к передаче первому заказчику. Вылетев в субботу из Сан-Паулу в воскресенье 21 ноября самолет приземлился в лондонском аэропорте Станстед. Первый владелец нового бразильского бизнес джета Алан Шугар, который владеет компанией Amsair Aircraft Limited, передал самолет в оперативное управление авиакомпании Titan Airways Executive. В то же время техническое обслуживание Legacy 650 будет проходить в компании Inflight, где обслуживается еще один самолет Алана Шугара - Legacy 600.

«Лорд Шугар является нашим клиентом уже четыре года, и мы искренне рады поставить ему наш первый Legacy 650», сказал вице-президент Embraer по продажам и маркетингу в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке Колин Стивен.

«Я очень рад получить совершенно новый Legacy 650», сказал лорд Алан Сахар. «В последние четыре года у меня был Legacy 600, и я с нетерпением ждал новой разработки Embraer. Я выбирал среди нескольких самолетов, и Legacy 650 меня полностью удовлетворил. Ежегодно я провожу около 300 часов в воздухе, и в этом самолете так же тихо, как в Falcon 7X, что для меня важно».

Legacy 650 с четырьмя пассажирами имеет максимальную дальность 3900 морских миль (7223 км), а с восемью пассажирами – 3840 морских миль (7112 километров), включая аварийный запас топлива в соответствии с NBAA IFR. Такое значительное увеличение дальности полета стало возможным благодаря существенной модификации Legacy 600, включая усиление крыльев и шасси, переработанную, полностью автоматизированную, топливную систему с большими баками и новые, более эффективные и мощные, двигатели Rolls-Royce AE 3007A2. Также новый самолет получил новую авионику Honeywell Primus Elite.

Усиленное шасси сделало возможным увеличить максимальный посадочный вес самолета до 44902 фунтов (20000 кг), что позволит операторам быть более гибкими при планировании рейсов.



«Раздевайся» или плати

Введение новых правил обеспечения безопасности в аэропортах США, которые вступили в силу в начале ноября 2010 г. способствовали росту спроса на чартерные полеты. Об этом сообщает чартерное агентство Stratos Jet Charters. Компания наблюдает значительный всплеск количества первичных запросов на чартерные рейсы от клиентов, которые хотят избежать скандальной проверки по новым правилам.

Новые правила обеспечения безопасности в аэропортах, введенные еще в начале ноября и предусматривающие проход на борт воздушного судна через «раздевающие сканеры» или «досмотр с пристрастием», не только вызвали крайне негативную реакцию пассажиров, но и грозят параличом авиатерминалов по всей стране.

На сегодняшний день более 400 подобных «раздевающих» устройств установлены в 70 главных аэропортах страны. Для тех, кто по каким-либо соображениям не считает нужным показывать свое исподнее, службой безопасности на транспорте предусмотрена альтернатива - индивидуальный досмотр. При этом сотрудник аэропорта вправе не только «прозвонить» пассажира-отказника портативным металлодетектором, но и ощупать во всех, в том числе интимных местах. Примечательно, что нижняя часть тела особенно привлекает работников безопасности отнюдь не из простого любопытства - именно в нижнем белье спрятал бомбу, пронеся ее на самолет авиакомпании «Дельта», нигериец Абдул Муталлаб в канун прошлого Рождества.

Новые правила вызвали настоящую бурю протеста со стороны некорректно ощупанных американцев. Они уже буквально завалили федеральной Администрации безопасности на транспорте (АБТ), министерство внутренней безопасности США и своих представителей в конгрессе США жалобами на нарушение их гражданских прав и вмешательство в



личную жизнь. В Интернете развернулась настоящая кампания, организаторы которой призывают пассажиров отказаться от «унизительных для достоинства процедур» и не давать прикасаться к своим интимным местам сотрудникам безопасности в канун Дня благодарения. Чем это грозит работе американских аэропортов в самый напряженный момент в году, понятно - работу воздушных ворот в случае массовых акций неповиновения ждет настоящий коллапс.

Крайне недовольны новыми процедурами и сами офицеры АБТ, которые теперь каждый день подвергаются оскорблениям и вынуждены выслушивать непристойные выражения в свой адрес (самое ходовое слово - извращенец) за вынужденную профессиональную настойчивость при ощупывании пассажиров.

Досталось от недовольных пассажиров и

«раздевающим сканерам», которые еще ранее засветились в скандалах с утечкой снимков абсолютно голых людей. Теперь их критикуют за вредное рентгеновское излучение и фактическое узаконивание «виртуального стриптиза».

И вот, в результате этих мер пассажиры стали поглядывать в сторону бизнес джетов. По словам президента Stratos Jet Charters Джоэла Томаса, в последнее время наблюдается увеличение первичных запросов и бронирования на бизнес чартеры. Но г-н Томас сказал, что, «те, кто ищет альтернативу длинным очередям и повышение безопасности путешествий, должны знать, что деловую авиацию нельзя рассматривать как «выгодную альтернативу» коммерческим рейсам, и что клиенты должны ожидать, что цены будут намного выше, чем в первом классе коммерческих авиалиний, поскольку в этом случае фрахтуется весь самолет».



Уплотнение неба

Самолетам становится тесно в российском небе. Наша система вертикального эшелонирования, то есть правила, предписывающие летчикам занимать ту или иную высоту относительно другого участника воздушного движения, заставляют их держать слишком большие дистанции. Принятые в мире стандарты позволяют сократить эти интервалы. И Россия готова на них перейти, заявил министр транспорта Игорь Левитин.

Главная причина реформы воздушного движения - экономическая. Россия зарабатывает на транзите иностранных самолетов, получая плату за пролет над своей территорией. Транзит надо развивать.

Да и внутренние перевозки в последнее время значительно выросли. А из-за “пробок” в воздухе и задержек полетов авиакомпании теряют огромные деньги. По словам министра транспорта Игоря Левитина, теснота в воздушном пространстве - серьезная проблема в реализации “транзитного потенциала” России на направлении Запад - Восток. Западная система эшелонирования, которую намерена взять на вооружение Россия, позволяет экипажам, набравшим высоту более 8100 метров, занимать “коридоры” на расстоянии 300 метров друг от друга. Это разрешено и даже рекомендуется Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

У нас же самолеты, набравшие указанный барьер, должны держаться друг от друга на расстоянии 500 метров. Поэтому лайнер, пролетающий транзитом, вынужден входить в так называемую буферную зону и занимать новый эшелон. Мало того что это неудобно, так еще и увеличивается риск ошибки со стороны пилота и диспетчера.

С действующей системой эшелонирования Россия хотела расстаться еще в 2004 году, однако тогда “воздушная” реформа забуксовала. Ведь для того чтобы перейти на мировые стандарты, необходимо



техническое перевооружение отечественного летного парка.

Дело в том, что на отечественных лайнерах отсутствует оборудование, позволяющее точно измерять высотные уровни. Действующие интервалы оно учитывает, а вот европейские нет (поэтому, кстати, наши суда не жалуют за границей). Но сейчас промышленность готова производить такие устройства - был бы спрос. А вот для иномарок такой проблемы не существует - соответствующая аппаратура установлена в них по умолчанию.

Так или иначе, сейчас эта проблема не стоит - самолеты, произведенные западными корпорациями, практически “захватили” российское небо. Так что единственное, пожалуй, серьезное препятствие к переходу на новую систему эшелонирования -

недостаточная подготовка диспетчеров. Как ни крути, их придется переучивать, кроме того, придется также обновлять их рабочие места: менять программное обеспечение и т.п.

Но для диспетчеров это все равно плюс, считает Леонид Щербаков, председатель Комитета по аэронавигационному обслуживанию Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта:

- Раз пропускная способность станет больше, то при меньшей плотности движения (“горизонтальной” - “Известия”) диспетчеру будет проще работать, следовательно, снижается риск допустить ошибку.

Эшелонирование через 500 метров, принятое на высоте выше 8100 метров, только создает трудности для диспетчеров, рассказывают в профсоюзе авиадиспетчеров. Специалистам часто бывает непросто “распихать” все самолеты в сфере своей ответственности по “коридорам”. Приходится увеличивать интервал, прибегать к горизонтальному перераспределению.

Да и ничего нового в новых правилах нет, успокаивают диспетчеры мнительных пассажиров. Ведь самолеты летают с “маленькими” интервалами и сегодня (см. рисунок), и никаких сложностей это не вызывает. Хотя это пространство чаще всего имеет так называемый “переменный профиль” - в нем воздушные суда снижаются и набирают высоту (и расходятся с интервалом в 300 метров). Кстати, часто такие маршруты даже не являются “разведенными” - то есть самолеты летят навстречу друг другу.

Немаловажно, что благодаря новой системе эшелонирования авиакомпании смогут существенно экономить на топливе. Ведь воздушному судну будет проще набрать высоту - у него появится больше “ступенек” для этого. А чем выше эшелон, тем меньше горючего тратит самолет, объясняет Щербаков. Сказывается меньшая плотность воздуха,

в нем “легче” лететь. Бывает наоборот - на верхнем эшелоне дует сильный встречный ветер, который “притормаживает” самолет. И тогда экипажу выгоднее “переместиться” на нижние “этажи”.

СПРАВКА

Небесный эшелон - это диапазон высоты, в котором одновременно может следовать только один самолет. При этом в ближайших эшелонах лайнеры могут лететь только навстречу друг другу, чтобы пилоты хорошо видели приближающийся объект. Соответственно расстояние по вертикали между “параллельными” рейсами равняется двум эшелонам. Сейчас это тысяча метров, а через год станет 600 метров.

Высота эшелона необязательно совпадает с реальной высотой воздушного судна. Высотомеры в самолетах - это барометры, которые вычисляют высоту по разнице давления на земле и в воздухе. Понятно, что давление воздуха постоянно меняется, и в высотомеры необходимо вносить соответствующие поправки. К тому же может получиться так, что на летящих рядом самолетах высотомеры будут работать немного по-разному и высоту покажут тоже не одинаковую. В результате они могут даже столкнуться. Поэтому выше определенной высоты летчики принимают за уровень земли стандартное давление в 760 мм ртутного столба.

В одном эшелоне следом самолет не может лететь ближе, чем на расстоянии 30 км. По правилам Международной организации гражданской авиации (ИКАО) минимальный промежуток равен 10 минутам. 120 взлетов и посадок в час

До создания в 1980-х годах системы узловых аэропортов (или хабов) на маршрутах протяженностью от 4000 до 5000 км использовались

дальние магистральные самолеты, вмещавшие от 250 до 400 пассажиров и выполнявшие один или два рейса в день. После внедрения системы узловых аэропортов эти беспосадочные маршруты стали неконкурентоспособными, их постепенно потеснили рейсы среднемагистральных лайнеров, вмещавших от 150 до 200 пассажиров. Зато по популярным маршрутам в крупных аэропортах мира они совершали до двенадцати вылетов в сутки. Это позволило самолетам отправляться каждый час. Сегодня пропускная способность крупнейших аэропортов в мире составляет около 120 операций взлета и посадки в час в расчете на одну полосу при ясной погоде. И до 42 операций в час при плохой видимости.

КАК ВАМ ЭТО?

Сергей Ковалев, президент Федерального профсоюза авиационных диспетчеров России:

- Во всем мире сокращенное эшелонирование самого востребованного участка воздушного пространства (между 8100 и 12 100 метрами летает большинство авиалайнеров) введено еще три года назад. Так что мы здесь отстаем. Когда не хватает эшелонов, диспетчеры обычно стараются использовать продольное эшелонирование (когда самолеты летят один за другим на одной высоте, но на определенном расстоянии. - “Известия”). Но это приводит к проблемам. Дело в том, что дистанция между самолетами должна быть не меньше 30 км. Но у летящего следом лайнера скорость может быть выше. Тогда диспетчер дает ему команду скорость снизить, а это ведет к перерасходу топлива и увеличению времени полета. Так что не только встречный ветер заставляет самолеты задерживаться с прибытием. Ну и в самом крайнем случае использовали половинный

интервал, не предусмотренный никакими документами. Тогда вертикальное расстояние между самолетами составляло 250 м. Использовали же более широкие эшелоны по 500 м в СССР, а затем и в России потому, что старые высотометры давали ошибку до 100 м.

Алексей Синицкий, главный редактор специализированного журнала “Авиатранспортное обозрение”:

- Безопасности пассажиров меньшие интервалы точно не угрожают. Если бы возникли малейшие сомнения в безопасности, то интервал бы просто не поменяли. Современное бортовое оборудование позволяет спокойно выдерживать нужную точность. Но в принципе такие же приборы стоят и на старых лайнерах, если авиакомпания вовремя не обновила оборудование.

Кстати, высоту в метрах в гражданской авиации в мире измеряют только две страны - Россия и Китай. Остальные используют футы (фут равен 30,5 см). То есть во всем мире эшелоны по 500 м звучали как две тысячи футов (610 м), а 300 м - как тысяча футов (305 м). Нестыковки небольшие, но они все же есть. С точки зрения пилотов разницы между метрами и футами в удобстве применения нет никакой - им важно, чтобы унификация была как можно полнее. Но еще пять лет назад, когда большинство в стране составляли отечественные самолеты, в авиационных кругах отношение к вопросу изменения эшелонов было принципиально другим. Сейчас же большинство лайнеров иностранные, заточенные под использование футов, и вопрос решился гораздо проще.

Источник: Известия



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 22 по 28 ноября 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 22 по 28 ноября 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	40	50	32	5	9	4	42	117
Великобритания	67	63	72	45	2	14	63	228
Франция	30	67	62	45	0	16	41	138
Италия	11	54	40	19	0	5	27	46
Австрия	7	2	0	0	0	3	9	55
Швейцария	17	27	21	14	5	3	14	57
Россия	25	72	21	18	18	32	0	291

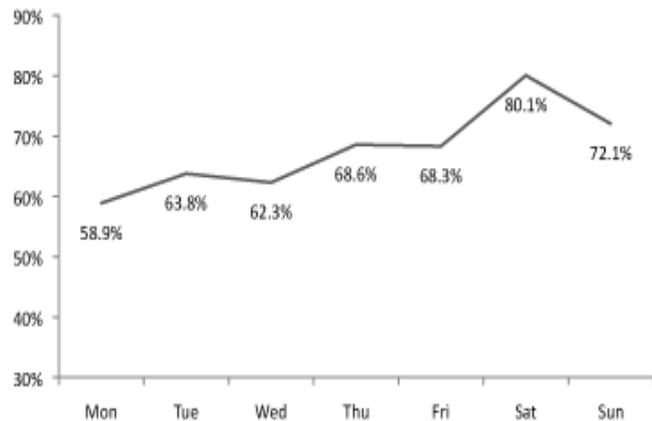
Количество Empty Legs.

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

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	24	3	7	0	3	6	7	6
Великобритания	2	34	2	1	0	3	4	12
Франция	2	4	7	4	0	7	1	14
Италия	3	3	1	6	3	3	1	2
Австрия	2	2	0	0	1	1	0	4
Швейцария	4	3	9	2	0	5	0	3
Россия	7	5	2	0	4	2	3	5

Индекс наличия свободных самолетов

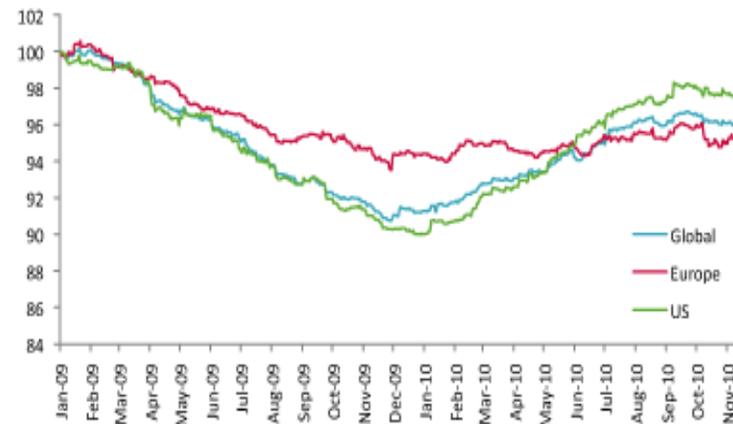
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

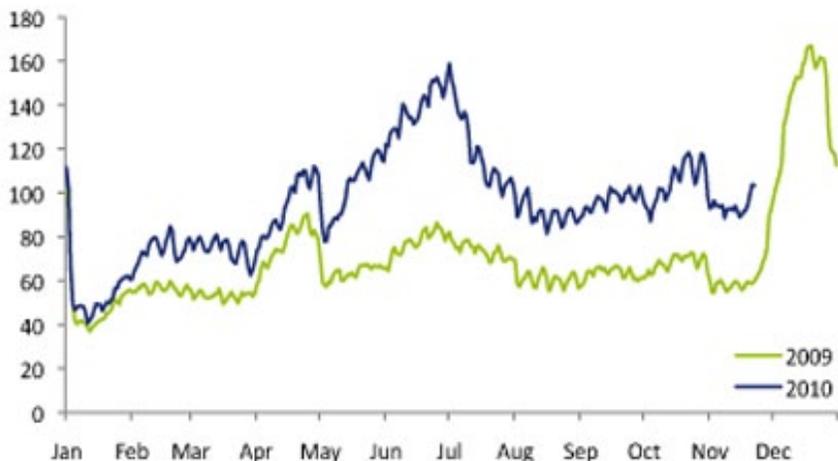
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1556	€ 1526	€ 1535
Cessna Citation Excel	€ 2714	€ 2663	€ 2587
Bombardier Challenger 604	€ 4776	€ 4779	€ 4639

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 24 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 32 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Женева - Ле Бурже	57
2	Лутон - Ницца	49
3	Ницца - Ле Бурже	45
4	Ле Бурже - Ницца	45
5	Ле Бурже - Женева	42
6	Лутон - Ле Бурже	33
7	Марсель - Борнмут	26
8	Гамбург - Малага	25
9	Ле Бурже - Линате	25
10	Ницца - Катания	23

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.