

Материалы Общероссийских заочных электронных научных конференций**Авиакосмические технологии и оборудование****ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ БИЗНЕС-АВИАЦИИ В
РОССИИ**

Чеховский А.В., Припадчев А.Д.

Часть гражданской авиации, связанная с использованием авиационной техники в интересах владельцев компаний или частных лиц и предназначенная для перевозки пассажиров, персонала компании, их клиентов или грузов «по требованию» в интересах собственного бизнеса, является бизнес-авиацией. В зависимости от вида собственника бизнес-авиация подразделяется на корпоративную, персональную и аэротакси.

В соответствии с определением Национальной ассоциации деловой авиации США (NBAА) «корпоративная авиация – это часть системы воздушных перевозок, которая имеет отношение к эксплуатации самолёта фирмами и компаниями для перевозок пассажиров и грузов в интересах их бизнеса, причем самолёты используются только в этих целях, и не сдаются в аренду для общественных нужд, и управляются пилотами, имеющими, как минимум, лицензию гражданской авиации, разрешающую выполнять полёты по приборам».

Персональная авиация принадлежит частным лицам, они же осуществляют пилотирование.

Аэротакси – это авиакомпании, специализирующиеся на чартерных перевозках VIP-пассажиров или небольших грузов. Пользователь нанимает самолёт с экипажем для выполнения разовых полётов.

В последние годы получила развитие такая форма собственности, как долевое владение. При этом авиатехника принадлежит частным владельцам (пропорционально их вкладам), а эксплуатируется специализированной авиакомпанией. В этом случае для владельцев снижаются первоначальные затраты, уменьшается налогооблагаемая база. Кроме того, повышаются гибкость и интенсивность использования воздушных судов (ВС), уменьшается себестоимость перевозок.

О бизнес-авиации в России заговорили в начале 1990-х годов. Тогда возник спрос на самолёты Як-40 и Ту-134. Затем для комфортабельного обслуживания авиакомпании стали использовать современные бизнес-джеты. Сегодня бизнес-авиация в основном ориентирована на предпринимателей, которые являются основными потребителями этой услуги.

С 2002 года число бизнес-чартеров в Московском авиационном узле увеличивается на 45% ежегодно. Прирост деловых авиаперевозок только в московском регионе ежегодно составляет 30%. В 2005 году Москва сравнялась с Лондоном (являющимся крупнейшим центром бизнес-авиации) по числу рейсов на престижных самолётах бизнес-класса, а сегодня даже опережает его по количеству вылетов.

Данный рынок крайне перспективен, как и рынок аэротакси, который предлагает более низкие тарифы при высоком уровне комфорта на борту. Емкость российского рынка аэротакси, включающего вертолётные перевозки по Москве и Подмосковию и перевозки пассажиров бизнес-самолётами между небольшими городами на небольшие расстояния, составляет 1,5 млрд. рублей.

По прогнозам аналитиков, воздушные такси вскоре будут перевозить до миллиона пассажиров в год между 300 городами России, в том числе и по индивидуальным заказам, для чего планируется задействовать до 200 воздушных судов.

Анализ статистики применения деловой авиации в Российской Федерации, позволил составить прогноз развития парка малой авиации России, который к 2015 году превысит 1180 ВС и станет вторым в мире. Чтобы эти прогнозы оправдались, необходимо разрешить ряд проблем нормативно-правового характера, мешающих развитию рынка: Прежде всего, необходимо использование определения деловой авиации, принятое ведущими международными организациями: специальным органом ИКАО – Международным советом по бизнес-авиации - IBAC, документов ведущих зарубежных объединений участников рынка бизнес-авиации (ЕВАА, NBAА): «...деловая авиация является составной частью воздушного транспорта, в том числе международного, воздушные суда которой предназначены для осуществления нерегулярных перевозок пассажиров и багажа по индивидуальным заказам или для собственных (в том числе корпоративных) нужд собственников и эксплуатантов воздушных судов деловой авиации...»

Стремительный рост бизнес-авиации в России сегодня сталкивается с такими проблемами как: регистрация воздушных судов деловой авиации в России; признание прав собственности на ввозимые воздушные суда; таможенное регулирование в сфере деловой авиа-

ции; сертификация; нормативно-правовая база. Отсутствие федерального закона приводит к тому, что многие отечественные эксплуатанты самолетов вынуждены регистрировать свои суда за рубежом.

По анализу международных специалистов, самолеты бизнес - авиации во время рейса имеют неполадки крайне редко. Это связано как с техническим обслуживанием воздушных судов, так и с профессиональными навыками экипажа. Самолеты класса business jets практически не стоят под открытым небом, а ангарное хранение воздушных судов VIP-класса позволяет сохранять самолеты в идеальном состоянии многие годы.

Публикация статьи осуществлена благодаря Государственному контракту № П295 от 24.07.2009 федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» по конкурсу «Проведение

поисковых научно-исследовательских работ по направлению «Конструирование летательных аппаратов», по проблеме «Разработка и конструирование нового типа ЛА авиации общего назначения»

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Информационное агентство «Российская авиация и космонавтика». – Режим доступа: www.avia.ru.

2. Полет: Общероссийский научно-технический журнал / ООО «Машиностроение - Полет». – М.: ОАО «Издательство «Машиностроение». – ISSN 1684-1301. – № 1. – 2009.

3. Промышленный вестник Инфо: федеральный ежемесячный журнал для руководителей предприятий и технического менеджмента – М.: ООО «Индустрия-Инфо». – № 9. – 2008.

Актуальные проблемы Арктического региона

ПРОЯВЛЕНИЕ АТМОСФЕРНЫХ ГРАВИТАЦИОННЫХ ВОЛН В ВЫСОКОШИРОТНОЙ ИОНОСФЕРЕ ВО ВРЕМЯ СОЛНЕЧНЫХ ЗАТМЕНИЙ

Черняков С.М.

*Мурманский государственный технический университет
Мурманск, Россия*

Введение

Воздействие солнечных затмений на атмосферу изучается достаточно давно. Полученные результаты указывают на то, что солнечное затмение оказывает влияние на ионосферу, иногда достаточно значительное. Основной вывод заключается в том, что в период затмения критические частоты ионосферы уменьшаются. Одновременно происходит рост действующих высот отражений, при этом максимальный эффект в области F отстает от максимальной фазы затмения до получаса [3, 5, 13, 14]. Поведение ионосферы в основном рассматривается с точки зрения уменьшения ионизирующей радиации во время затмения, т.е. наступления искусственной ночи. В начале 70-х годов Чимонас и Хайнс [7, 8] предположили, что во время солнечного затмения должны наблюдаться атмосферные гравитационные волны, вызванные сверхзвуковым прохождением лунной тени по поверхности земли и охлаждением атмосферы из-за уменьшения солнечного излучения в области тени. В последующие годы исследователи старались получить подтверждение существования подобного эффекта [6, 9- 12, 15]. Однако нужно отметить, что за-

дача определения появления атмосферных гравитационных волн, вызванных солнечным затмением, не является тривиальной, поскольку в ионосфере практически всегда существуют волновые процессы, вызванные различными источниками, что может затруднить надежное определение появления атмосферных гравитационных волн.

Изучение ионосферных эффектов солнечных затмений дает полезную информацию для уточнения физических процессов в атмосфере и способствует построению более точных ионосферных моделей. В работе рассмотрено поведение ионосферы на различных высотах по результатам наблюдений солнечных затмений 29 марта 2006 г. и 1 августа 2008 г. методом вертикального зондирования, полученные в обсерватории Лопарская.

Солнечное затмение 29 марта 2006 г., результаты наблюдений

Частное солнечное затмение 29 марта 2006 г. в Мурманске по данным астрономического ежегодника [1] имело максимальную фазу $\phi = 0.346$ и времена начала $t_1 = 10:23$ UT, максимума $t_2 = 11:11$ UT и окончания $t_3 = 11:58$ UT. Наблюдения проведены методом вертикального зондирования на ионосферной станции в обсерватории Лопарская, которая расположена в 30 км южнее Мурманска. Зондирование E - и F -областей полярной ионосферы осуществлялось с помощью цифрового ионосферного комплекса "Базис", основные характеристики которого и методика обработки данных представлены в работе [4].