

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО
СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ГОЛОВНОЙ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПО ОРГАНИЗАЦИИ
ПЕРЕПОДГОТОВКИ И ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ
ПЕДАГОГИЧЕСКИХ И РУКОВОДЯЩИХ КАДРОВ СИСТЕМЫ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**ОТРАСЛЕВОЙ ЦЕНТР ПЕРЕПОДГОТОВКИ И ПОВЫШЕНИЯ
КВАЛИФИКАЦИИ ПЕДАГОГИЧЕСКИХ КАДРОВ ПРИ
ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ТЕХНИЧЕСКОМ
УНИВЕРСИТЕТЕ**

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

по модулю

**“Тенденции развития авиационной
отрасли”**

направления

**“ТЕХНИЧЕСКОЕ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ”**

Тошкент – 2022

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ГОЛОВНОЙ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПО
ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕПОДГОТОВКИ И ПОВЫШЕНИЯ
КВАЛИФИКАЦИИ ПЕДАГОГИЧЕСКИХ И РУКОВОДЯЩИХ
КАДРОВ СИСТЕМЫ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**ОТРАСЛЕВОЙ ЦЕНТР ПЕРЕПОДГОТОВКИ И ПОВЫШЕНИЯ
КВАЛИФИКАЦИИ ПЕДАГОГИЧЕСКИХ КАДРОВ ПРИ
ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ТЕХНИЧЕСКОМ
УНИВЕРСИТЕТЕ**

УЧЕБНО–МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

по модулю

«Тенденции развития авиационной отрасли»

направления

**“ТЕХНИЧЕСКОЕ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ”**

Разработал: ст.преп. А.М.Жураев, Х.У. Мухаммад Олим

Ташкент-2022

Данная учебная рабочая программа разработана на основании учебной программы утвержденного приказом Министерства высшего и среднего специального образования Республики Узбекистан № 538 от 25-декабря 2021 года

Разработал: ст.преп. А.М.Жураев, Х.У. Мухаммад Олим

Рецензент: А.Абдукаюмов-ТГТУ профессор, д.т.н.

Данная рабочая программа рекомендована к использованию Советом Ташкентского государственного технического университета (протокол №4 от 29-декабря 2021 года).

СОДЕРЖАНИЕ

I.	Рабочая программа.....	5
II.	Интерактивные методы обучения, используемые в модуле.....	9
III.	Теоретические материалы.....	15
IV.	Материалы практических занятий.....	52
V.	Банк кейсов.....	65
VI.	Глоссарий.....	66
VII.	Список литературы.....	102

I. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

Рабочая программа модуля «*Современное состояние и тенденции развития авиационной отрасли в мире*» включает в себя: цель и задачи, требования к знаниям, навыкам, квалификации и педагогической компетенции, содержание теоретических, практических и выездных занятий, взаимосвязь с другими дисциплинами учебной программы, распределение часов по видам занятий, содержание самообразования и список рекомендованной литературы.

Цель и задачи модуля

Цель модуля : «*Современное состояние и тенденции развития авиационной отрасли в мире*» является: повышение профессиональной компетенции педагогических кадров, осуществляющих педагогическую деятельность в области преподавания специальных дисциплин авиационной отрасли.

Задачами модуля являются - получение слушателями современных знаний, и навыков в следующих областях авиационной отрасли:

- ознакомление с целями и задачами международных организаций гражданской авиации (ГА);
- ознакомление с современным парком воздушных судов (ВС) и тенденциями их развития;
- ознакомление с современными авиационными газотурбинными двигателями и тенденциями их совершенствования;
- изучение современных и перспективных стратегий технического обслуживания и ремонта (ТОиР) воздушных судов.
- ознакомление с нормативно – правовой базой мировой авиационной отрасли.

Требования, предъявляемые к знаниям, умениям и навыкам по модулю

Слушатель, в пределах задач модуля «*Современное состояние и тенденции развития авиационной отрасли в мире*» должен:

иметь представление и охарактеризовать:

- о целях и задачах международных организаций ГА: ИКАО, ИАТА и др.;
- об основных производителях современной авиационной техники, таких как: «Боинг», «Эйрбас», «Эмбраер», «АТР», «Бомбардье», «ОАК» и др.
- о летно–технических и экономических показателях современных ВС;
- о технико-экономических характеристиках современных авиационных ГТД;
- о современных и перспективных стратегиях ТОиР ВС;
- о нормативно правовой базе мировой авиационной отрасли;

знать и уметь:

- практического использования полученных знаний в своей педагогической деятельности;
- сосредотачивать внимание студентов на главных направлениях развития авиационной отрасли;
- создавать творческую атмосферу преподавания специальных дисциплин авиационного направления;

владеть навыками:

- совершенствования учебных программ, конспектов лекций, методических разработок;
- разработки и внедрения в учебный процесс прогрессивных учебно – методических материалов, отражающих тенденции развития авиационной отрасли;
- технико–экономического обоснования целесообразности внедрения прогрессивных стратегий технического обслуживания и ремонта ВС.

обладать компетенцией:

- в области международных организаций ГА;
- о крупных мировых производителях гражданских воздушных судов;
- о производителях современных авиационных двигателей;
- о современных тенденциях в системе технического обслуживания ВС;
- о нормативно–правовой базе, регулирующей деятельность мировой ГА.

Рекомендация по организации и провидению модуля

При проведении обучения запланировано использование современных методов, педагогических и информационно-коммуникативных технологий:

- лекции запланировано проводить в форме презентаций с использованием современных компьютерных технологий;
- практические занятия запланировано проводить с помощью интерактивных методов (кейс-стади, деловые игры, интервью и др.)

Взаимосвязь учебного модуля с другими модулями.

Модуль «Современное состояние и тенденции развития авиационной отрасли в мире» имеет тесную взаимосвязь с такими модулями (дисциплинами) учебного плана, как: “Техническая эксплуатация функциональных систем воздушных судов”, “Информационно – коммуникационные технологии в отрасли”, “Организация и обслуживание воздушного движения”.

Место модуля в системе высшего образования

В процессе освоения модуля, слушатели овладеют профессиональной компетенцией в следующих аспектах мировой авиационной отрасли: о компаниях, производителях современных гражданских самолетов, о современном состоянии парка гражданских

ВС, о компаниях, производителях современных авиационных двигателей для, о современном состоянии и тенденциях развития системы технического обслуживания и ремонта ВС, о нормативно-правовой базе регулирования деятельности мировой гражданской авиации.

Распределение часов

№	Содержание модуля	Учебная нагрузка слушателя час.					
		Всего	Аудиторная нагрузка				Самобразование
			Итого	в том числе			
				Теоретич.	Практич.	Выездные занятия	
1.	Международные организации, регулирующие деятельность воздушного транспорта	4	4	2	2		
2.	Мировые производители авиационной техники, мировой парк воздушных судов гражданской авиации	6	6	2	2	2	
3.	Современные системы управления воздушным движением	8	8	2	4	2	
Всего:		18	18	6	8	4	

II. Содержание теоретических занятий

1–тема: Международные организации, регулирующие деятельность воздушного транспорта

Цели и задачи международной организации гражданской авиации ИКАО. Стратегические цели ИКАО. Цели и задачи Международной авиатранспортной ассоциации ИАТА. Структура ИАТА. Цели и задачи международного совета аэропортов АСИ. Функции АСИ.

2-тема: Мировые производители авиационной техники, мировой парк воздушных судов гражданской авиации

Крупнейшие производители авиационной техники. Корпорация Boeing. История развития воздушных судов, выпускаемых корпорацией Boeing. Современные воздушные суда Boeing. Тактико-технические характеристики воздушных судов Boeing-737, 747, 767, 777, 787. Корпорация Фшкигы. История развития воздушных судов, выпускаемых корпорацией Фшкигы. Современные воздушные суда Boeing. Тактико-технические характеристики воздушных судов А320, А350, А380.

Сравнение воздушных судов, выпускаемых Boeing и Airbus. Структура мирового парка гражданских воздушных судов. Национальная авиакомпания “Узбекистон хаво йуллари”

3-тема: Современные системы управления воздушным движением

Зональная навигация. Эволюция RNAV, RNP, PBN. Требуемые навигационные характеристики. Мультилатерационные системы. Полеты воздушных судов в условиях ограниченной навигации. Концепции «Единого неба». Применение SESAR в государствах Европейского Союза. Применение NextGen в странах Северной Америки.

СОДЕРЖАНИЕ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ

1-практические занятия: Международные организации гражданской авиации. (2-часа)

Миссия ЕКАК является содействие дальнейшему развитию безопасной, эффективной и устойчивой европейской системы воздушного транспорта. При этом он стремится: гармонизации политики в области гражданской авиации и практикой среди своих государств-членов, и содействовать пониманию по вопросам политики между государствами-членами и другими регионами мира.

2-практические занятия: Современные авиационные двигатели (2-часа)

Методом демонстрации видеороликов, осуществляется знакомство с крупнейшими корпорациями-производителями авиационных двигателей: Дженерал электрик “General Electric”, Прат-уитни «Pratt & Whitney»- США, Роллс-ройс «Rolls Royce»- Великобритания, «CFM» - США-Франция. Изучается история, статистические данные двигателей, производимых компаниями, сравнительный анализ технико-экономические характеристики и оценка, перспективные проекты, тенденции развития.

3-практические занятия: Современная система технического обслуживания ВС (4-часа)

На основании раздаточных материалов, предоставляемых слушателям, осуществляется практическое изучение методов и средств технического обслуживания по агрегатам планера самолета местных воздушных линий Ил-114-100. В частности: руководство по технической эксплуатации (РДК) раздел-057-“крыло”, раздел-055-“фюзеляж, раздел-032 оперение, раздел-053 “шасси”.

ВЫЕЗДНОЕ ЗАНЯТИЕ

Тема: Современные системы управления воздушным движением

По согласованию с руководством НАК “УХИ”, будет проводиться выездное практическое занятие на участке технического обслуживания самолета Ил-114-100 авиапредприятия АП “УАТ». Слушатели ознакомятся с реальным производственным процессом по техническому обслуживанию самолета и с нормативной документацией, используемой на участке.

Форма обучения

Форма обучения отражает такие внешние стороны учебного процесса, как способ его существования: порядок и режим; способ организации обучения: лекция, семинар, самостоятельная работа и пр.; способ организации совместной деятельности обучающего и обучающихся: фронтальная, коллективная, групповая, индивидуальная.

При обучении важным является выбор формы организации учебной деятельности участников:

- Коллективная – коллективное, совместное выполнение общего учебного задания всеми студентами. Характер полученного результата: итог коллективного творчества.
- Групповая – совместное выполнение единого задания в малых группах. Характер полученного результата: итог группового сотрудничества на основе вклада каждого.
- Индивидуальная – индивидуальное выполнение учебного задания. Характер полученного результата: итог индивидуального творчества. Обычно предшествует групповой работе.

II. ИНТЕРАКТИВНЫЕ МЕТОДЫ ОБУЧЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В МОДУЛЕ.

МЕТОД "МОЗГОВОЙ ШТУРМ"

Мозговой штурм (брейнсторминг - мозговая атака) – метод коллективной генерации идеи решения научной или практической задачи.

Во время мозгового штурма участники стремятся совместно решить сложную проблему: высказывают свое мнение по решению задачи (генерируют), отбирают наиболее соответствующие, эффективные и оптимальные идеи без критики остальных вариантов, обсуждают отобранные идеи и развивают их, а также оцениваются возможности их обоснования или опровержения.

Основная цель мозговых атак – активизация учебной деятельности, самостоятельное изучение проблемы и развитие мотивации его решения,

культура общения, формирование коммуникативных навыков, избавление от инерции мышления и преодоление привычного хода мышления при решении творческой задачи.

- **Прямой коллективный мозговой штурм** – обеспечивает сбор максимального числа мнений настолько это возможно. Вся группа исследования (не более 20 человек) занимается решением одной проблемы.

- **Массовый мозговой штурм** – дает возможность резко повысить эффективность генерации идей в большой аудитории, разделенной на микрогруппы.

- В каждой группе решается один из аспектов проблемы.

Разработка метода «Мозговой штурм»:

вопросы:

1. Что такое катастрофическая ситуация?
2. В каких случаях выполняются визуальные полеты?
3. При каких условиях самолеты направляются в запасной аэродром ?

ТЕХНИКА ИНСЕРТ

Инсерт – это интерактивная система пометок в тексте для эффективного чтения и мышления.

Инсерт – это процедура, которая начинается с актуализации предыдущих знаний и постановки вопросов для пометок в тексте. Затем идет разметка различных видов информации, которая встречается в тексте.

Инсерт – это мощный инструмент, обеспечивающий возможность обучающимся активно отслеживать свое собственное обучение в процессе работы с текстом.

Инсерт – это техника обучения, которая используется для решения комплексных задач усвоения и закрепления учебного материала, развития учебных умений работы с книгой.

Система пометок в тексте

(√) – подтверждает то, что я знаю,

(+) – новая информация,

(-) – противоречит тому, что я знаю,

(?) – озадачило меня. Мне нужна по этому поводу дополнительная информация.

Таблица Инсерт

√	+	–	?

Разработка метода к теме:

√	+	–	?
<p>Взлет самолета - этап полета, включающий в себя разбег и отрыв с последующим набором высоты, на которой заканчивается переход в полетную конфигурацию.</p> <p>Местность горная - местность с пересеченным рельефом и относительным и превышениями 500 м и более в радиусе 25 км,</p>	<p>Болтанка - беспорядочные перемещения воздушного судна при полете в турбулентной атмосфере (умеренная болтанка - при приросте перегрузки до $\pm 1,0g$, сильная - $\pm 1,0g$ и более, а в посадочной конфигурации умеренная - $\pm 0,3-0,4g$, сильная - более $\pm 0,4g$).</p> <p>Бортовое оборудование - предметы, за исключением бортприпасов и</p>	<p>Катастрофическая ситуация - особая ситуация, при которой принимается, что при ее возникновении предотвращение гибели людей оказывается практически невозможным.</p> <p>Классификационная скорость полета ВС - это скорость в 1,3 раза превышающая скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной</p>	<p>Вертопалуба – вертодром, расположенный на плавающей или не подвижной конструкции в открытом море.</p> <p>Местность холмистая - местность с пересеченным рельефом и относительным и превышениями рельефа от 200 до 500 м в радиусе 25 км.</p> <p>Густонаселенный район – применительно</p>

<p>а также местность с превышением над уровнем моря 1000 м и более.</p> <p>Местность равнинная - местность с относительным и превышениями рельефа до 200 м в радиусе 25 км.</p> <p>Аварийный фактор - любое условие, явление или обстоятельство, которое может привести к происшествию.</p> <p>Аварийная ситуация - особая ситуация, приводящая к достижению (превышению) предельных ограничений и (или) расче</p> <p>Аварийный фактор - любое условие, явление или обстоятельство, которое может привести к происшествию.</p> <p>Аварийная</p>	<p>съемных запасных частей, предназначенны е для использования на борту воздушного судна во время полета, в том числе средства первой помощи и аварийно спасательное оборудование.</p> <p>Бортприпасы - готовые к употреблению предметы, предназначенны е для использования или продажи на борту воздушного судна во время полета, в том числе бортпитание.</p> <p>Бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемы й на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения</p>	<p>массе.</p> <p>Командир воздушного судна – это пилот, назначенный эксплуатантом, или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна, выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.</p> <p>Член летного экипажа - имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном и/или его системами в течение полетного времени.</p> <p>Член экипажа - лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение полетного</p>	<p>к городу или населенному пункту – любой район, используемый главным образом для проживания, коммерческой деятельности или отдыха.</p> <p>Давление аэродрома (QFE) - атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП.</p> <p>Давление аэродрома (пункта) приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) - атмосферное давление, при установке которого на шкале давления барометрического висотомера, барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его</p>
--	---	---	---

<p>ситуация - особая ситуация, приводящая к достижению (превышению) предельных ограничений и (или) расчетных условий и характеризующаяся:</p> <p>а) значительным повышением психофизиологической нагрузки на экипаж;</p>	<p>расследования авиационного происшествия (инцидента).</p>	<p>рабочего времени.</p> <p>Инцидент - любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна.</p>	<p>абсолютной высотой.</p>
---	---	--	----------------------------

Техника «Т - схемы»

2.2. Т-схема

– универсальный графический органайзер для записи двойных (да/нет, за/против) или сравнения 2-х аспектов одной концепции/ информации. Это сравнительная таблица.

- Развивает навыки критического мышления.
- Применяется в заключительной лекции/по завершению тематической.

Знакомятся с правилами составления Т-схемы.
Индивидуально оформляется Т-схема.

За отведенное время индивидуально/в парах заполняют схему: в левой ее стороне пишут причины «за», а в правой – причины/факторы и пр., противоположные («против») идеям, изложенным в левой стороне.

Схемы могут сравниваться/дополняться в парах/группах.

Все учебной группой составляется единая Т-схема.

Техника «Т-схема» Разработка метода к теме:

Задание для 1-группы:

Составьте таблицу, используя технику «Т-схема», указав преимущества недостатки Boeing 737 .

Достоинства	Недостатки

Задание для 2-группы:

Составьте таблицу, используя технику «Т-схема», указав преимущества недостатки Boeing 777

Достоинства	Недостатки

Задание для 3-группы:

Составьте таблицу, используя технику «Т-схема», указав преимущества недостатки Boeing 767

Достоинства	Недостатки

Задание для 4-группы:

Составьте таблицу, используя технику «Т-схема», указав преимущества недостатки A320.

Достоинства	Недостатки

Задание для 5-группы:

Составьте таблицу, используя технику «Т-схема», указав преимущества недостатки A340

Достоинства	Недостатки

III. СОДЕРЖАНИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ

1 темы: «Международные организации гражданской авиации. Современное состояние авиационной отрасли в мире и Узбекистане»

План:

1. Международная организация гражданской авиации – ИКАО.(International Civil Aviation Organization – ICAO).
2. Международная авиатранспортная ассоциация – ИАТА (International Air Transport Association - IATA).
3. Современное состояние авиационной отрасли в мире и Узбекистане.

Ключевые слова: авиатранспортная ассоциация, аэронавигационная безопасность, Европейская конференция, ассоциация диспетчеров.

1.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года Конвенции о международной гражданской авиации. ИКАО наблюдает за безопасным и планомерным ростом международных воздушных сообщений.

Членами ИКАО являются свыше 180 государств. Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции в ноябре 1970 г. В сентябре 1977 г. русский язык стал официальным языком ИКАО наряду с английским, французским и испанским языками.

Штаб-квартира ИКАО находится в Монреале (Канада). Основными принципами Чикагской конвенции являются:

1. Полный и исключительный суверенитет каждого государства на воздушное пространство, расположенное в пределах государственных границ;

2. Обязанность применять гражданскую авиацию только в целях, способствующих созданию и сохранению дружественных взаимоотношений между государствами и народами всего мира;
3. Установление регулярных воздушных сообщений путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений;
4. Предоставление средств и создание необходимых условий для осуществления воздушных сообщений;
5. Обеспечение безопасности международных полетов;
6. Предоставление договаривающимися государствами друг другу права нерегулярных полетов на их территориях, когда между ними нет соглашений о регулярном воздушном сообщении.

Основные направления деятельности ИКАО:

- аэронавигация;
- совместное финансирование аэронавигационных проектов;
- упрощение формальностей в международных воздушных перевозках;
- разработка норм и кодификация международного воздушного права;
- техническая помощь развивающимся странам в строительстве аэропортов и других аэронавигационных сооружений;
- издание печатных материалов.

Цель ИКАО состоит в удовлетворении потребности населения в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном международном воздушном транспорте и обеспечении безопасного и планомерного роста международной гражданской авиации во всем мире. Она поощряет конструирование и эксплуатацию самолетов в мирных целях, а также создание и развитие авиалиний, аэропортов и навигационного оборудования.

Для выполнения этих целей и задач ИКАО:

- принимает международные стандарты и рекомендации, применяемые к конструкциям и характеристикам самолетов и большей части их оборудования, регламентирующие работу пилотов, летных экипажей, авиадиспетчеров и сотрудников наземных служб и служб технического обслуживания, а также требований безопасности и порядка работы международных аэропортов;
- разрабатывает правила визуального пилотирования и пилотирования по приборам, а также аэронавигационные карты, используемые в международной навигации. В сферу ее ответственности входят также системы авиационных телекоммуникаций, радиочастоты и меры безопасности;
- принимает меры по минимизации воздействия авиации на окружающую среду за счет сокращения выбросов и ограничения уровня шума самолетов;
- облегчает движение самолетов, пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почтовых отправлений через границы за счет стандартизации таможенных, иммиграционных, санитарных правил и иных формальностей.

Поскольку случаи незаконного вторжения в воздушное пространство продолжают создавать серьезную угрозу для безопасности и надежности международной гражданской авиации, ИКАО проводит в жизнь ряд мероприятий и программ, направленных на предотвращение таких вторжений. ИКАО в связи с террористическими атаками 11 сентября 2001 г. на США разработала план действий по обеспечению безопасности воздушных перевозок и программу подготовки в области безопасности полетов, которая в настоящее время включает семь учебных курсов. В настоящее время ИКАО содержит 10 центров подготовки в области безопасности полетов, содействуя региональному сотрудничеству в этой важнейшей сфере.

Кроме того, ИКАО выполняет запросы развивающихся стран на оказание помощи в совершенствовании авиатранспортных систем и подготовке авиаперсонала. Она помогла в создании региональных центров обучения в нескольких развивающихся странах и обеспечила возможность для тысяч учащихся заниматься в школах, зарегистрированных ИКАО. Учреждение направляет экспертов по техническому сотрудничеству более чем в 100 стран и ежегодно участвует в осуществлении 120 проектов, на которые расходуется в среднем 54 млн. долл. США в год.

В настоящее время ИКАО разрабатывает спутниковую систему для удовлетворения будущих потребностей гражданской авиации в организации связи, навигации, радиолокационного наблюдения и управления воздушным движением. Для решения возрастающих эксплуатационных потребностей в этой системе используются новейшие достижения в области спутниковых и компьютерных технологий, каналов передачи данных и бортовой авиационной электроники. Эта комплексная глобальная система позволит повысить безопасность и уровень организации и эксплуатации воздушного транспорта. Система, одобренная государствами — членами ИКАО, в настоящее время находится в стадии реализации.

ИКАО сотрудничает с Международной авиатранспортной ассоциацией, Международной ассоциацией советов аэропортов, Международной федерацией ассоциаций пилотов авиатранспортных компаний и Международным советом ассоциаций владельцев самолетов и пилотов.

Организация

В ИКАО имеется суверенный орган, каковым является Ассамблея, и руководящий орган — Совет. Ассамблея проводится не реже одного раза в три года и созывается Советом. Каждое Договаривающееся государство имеет право на один голос, и решения Ассамблеи принимаются большинством поданных голосов, если иное не предусмотрено

Конвенцией. На своих сессиях Ассамблея подробно рассматривает проделанную Организацией работу в технической, экономической, юридической областях и в области технического сотрудничества, а также дает руководящие указания другим органам ИКАО относительно их будущей деятельности.

Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей, и состоит из представителей 36 Договаривающихся государств, избираемых Ассамблеей на трехлетний период. При выборах обеспечивается надлежащее представительство государств, играющих ведущую роль в воздушном транспорте; государств, не включенных на ином основании, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств и обслуживание для международной гражданской авиации; и государств, не включенных на ином основании, назначение которых обеспечивает представительство в Совете всех основных географических районов мира.

Совет и его вспомогательные органы обеспечивают постоянное руководство работой Организации. Одной из основных функций Совета является принятие Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и оформление их в качестве Приложений к [Конвенции о международной гражданской авиации](#). Совет может выступать в качестве арбитра между Договаривающимися государствами по вопросам, касающимся авиации и применения Конвенции; он может расследовать любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и, в общем, он может предпринимать такие действия, которые могут оказаться необходимыми для обеспечения безопасности и регулярности эксплуатации международного воздушного транспорта.

Стандарт представляет собой техническое требование, единообразное применение которого необходимо для обеспечения безопасности или

регулярности международной гражданской авиации и который Договаривающиеся государства выполняют в соответствии с Конвенцией. Рекомендуемая практика представляет собой техническое требование, единообразное применение которого считается желательным для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации. Подробные Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО изложены в 18 Приложениях к Чикагской конвенции, которые охватывают все аспекты деятельности международной гражданской авиации.

Совет наделен полномочиями для окончательного принятия Стандартов и Рекомендуемой практики и утверждения Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), но основным органом, занимающимся их разработкой, является Аэронавигационная комиссия ИКАО. Комиссия состоит из 15 членов, которые обладают квалификацией и опытом в научной и практической областях, связанных с авиацией. Члены Комиссии назначаются Договаривающимися государствами и утверждаются Советом. Они действуют в рамках своей персональной экспертной компетентности, а не как представители назначивших их сторон. Комиссии оказывают помощь небольшие группы экспертов, назначаемые Договаривающимися государствами и международными организациями и утверждаемые Комиссией.

[Секретариат](#), возглавляемый Генеральным секретарем, состоит из пяти основных подразделений: Аэронавигационного управления, Авиатранспортного управления, Управления технического сотрудничества, Юридического управления и Административного управления. Чтобы работа Секретариата отражала действительно международный подход, работающие в нем специалисты набираются на широкой географической основе.

ИКАО работает в тесном сотрудничестве с другими специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, такими, как [Международная морская организация](#), [Международный союз электросвязи](#) и [Всемирная метеорологическая организация](#). Во многих совещаниях, проводимых ИКАО, принимают также участие Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международная федерация ассоциаций линейных пилотов и другие международные организации.

Стратегические цели ИКАО Международная организация гражданской авиации, являющаяся одним из специализированных учреждений ООН, представляет собой глобальный форум для гражданской авиации. ИКАО стремится реализовать свое концептуальное видение безопасного и устойчивого развития гражданской авиации, опираясь на сотрудничество между своими государствами-членами.

Для реализации этого видения Организация наметила следующие стратегические цели :

- [А.Безопасность полетов.](#) Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире
- [В.Авиационная безопасность.](#) Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире
- [С.Охрана окружающей среды.](#) Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире
- [D.Эффективность.](#) Повышать эффективность авиационной деятельности
- [E. Непрерывность.](#) Поддерживать непрерывность авиационной деятельности
- [F. Правовое регулирование.](#) Укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации

1.2.Международная ассоциация воздушного транспорта



📌 Логотип ИАТА

Международная ассоциация воздушного транспорта, ИАТА ([англ. International Air Transport Association](#), сокр. *IATA*) международная неправительственная организация. Штаб-квартира находится в [Монреале](#) ([Канада](#)). Европейский центр — в [Женева](#) ([Швейцария](#)). ИАТА имеет 101 [представительство](#) по всему миру.

История

ИАТА была организована [28 августа 1919 года](#) в [Гааге](#) ([Нидерланды](#)) как [союзнавиакомпаний](#) под именем **International Air Traffic Association**. Её цель была организация безопасных, регулярных и рентабельных воздушных перевозок людей и грузов, а также содействие совместной работе всех участвующих в международных воздушных перевозках предприятий. [Ассоциация](#), организованная после [Первой мировой войны](#) прекратила свое существование из-за [Второй мировой войны](#).

Преемницей стала созданная в [апреле 1945 года](#) в [Гаване](#) ([Куба](#)) **International Air Transport Association**. К этому моменту она имела 57 членов из 31 страны, в основном из европейских и северо-американских. На 27 марта 2006 года членами ИАТА являются 265 авиакомпаний, которые осуществляют 94% всех международных рейсов.

Деятельность

Ассоциация выступает координатором и представителем интересов авиатранспортной отрасли в таких областях как обеспечение безопасности полетов, производство полетов, тарифная политика, техобслуживание, авиационная безопасность, разработка международных стандартов совместно с [ИКАО](#) и т. д.

Важнейшим направлением деятельности ИАТА является организация взаиморасчетов между субъектами воздушного транспорта, основанная на системе продаж перевозок на нейтральном бланке [авиабилетов](#). Ещё в 1948 г. начала свою деятельность Клиринговая палата ИАТА (англ. IATA ClearingHouse), обеспечивающая проведение взаимозачетов между авиакомпаниями. А в 1972 г. была создана мировая нейтральная среда продаж авиабилетов BSP ИАТА, впоследствии охватившая весь воздушный транспорт мира, кроме США (которые первыми создали собственную систему, ARC, послужившую впоследствии основой для BSP) и стран СНГ (за исключением Молдавии).

Международная ассоциация воздушного транспорта объявила о полном переходе с 2007 года на продажу авиаперевозок с использованием электронных билетов.

ИАТА присваивает [коды](#) аэропортам, авиакомпаниям и типам самолетов для классификации.

IOSA

IOSA — Программа производственного аудита безопасности авиакомпаний Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA Operational Safety Audit), которая предназначена для оценки систем эксплуатационного управления и контроля воздушных перевозчиков.

Сегодня IOSA — это передовой гармонизированный стандарт всей мировой авиационной индустрии в области осуществления авиаперевозок и обеспечения их безопасности. IOSA постоянно поддерживается в актуальном состоянии, дорабатывается, оценивается и актуализируется в соответствии с изменяющимися требованиями авиационной отрасли и регламентирующими документами. Согласно требованиям ИАТА все авиакомпании-члены ИАТА должны пройти аудит IOSA. Компании, успешно прошедшие процедуру проверки, вносят в реестр Операторов IOSA.

На сегодняшний день сертификацию IOSA осуществляют восемь независимых аудиторских фирм, которые прошли аккредитацию в IATA. Руководство по стандартам IOSA включает в себя 872 требования, соответствие которым должна подтвердить авиакомпания во время прохождения аудита.

Сертификат IOSA представляет собой своего рода «пропуск» в международные альянсы крупнейших авиакомпаний мира и является обязательным условием членства в IATA. Признание безопасности работы на международном уровне гарантирует более высокий статус авиаперевозчика как на внутреннем рынке, так и на рынке международных авиаперевозок.

Развитие авиационной отрасли Узбекистана связано развитием международных связей страны, развитием экономических отношений, культурных связей, развитием туризма и другими факторами.

За последние годы парк самолётов авиакомпании “Uzbekistan airways” значительно изменился в сторону улучшения. Парк самолётов пополнился современными самолётами Airbus A320, Boeing 787 Dream Liner. Тем самым улучшается возможность оказания пассажирам современных услуг на высшем уровне. В пассажирских салонах имеются отсеки первого класса, бизнес-класса и эконом-класса, оснащённые удобными креслами.

Для пассажиров, отправившихся в дальний перелёт предоставляются услуги Catring.

Обслуживание авиационной техники осуществляется на предприятии “Uzbekistan airways technics”, в котором проводятся такие виды технического обслуживания и ремонта, как А-Chack, В-Chack, С-Chack. Построен цех изготовления и ремонта узлов из композиционных материалов.

Создание авиакомпании «HUMO Air» позволит уделить особое внимание развитию местных авиаперевозок. Увеличение пассажиропотока между городами Ташкент, Самарканд, Бухара, Хива, Термез, Фергана позволит дать толчок развитию авиалиний местного значения. Также, позволит развить внутренний и международный туризм.

Контрольные вопросы:

1. Цель и задачи международной организации ГА – ИКАО?
2. Цель и задачи международной авиатранспортная ассоциация – ИАТА?
3. Каковы тенденции развития авиационной отрасли Узбекистана?

Используемые литературы

1. Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 2002г.
2. Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 2004 г.
3. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".
4. Руководство по технической эксплуатации самолета Ил-114-100. ОАО АК «Ил». 2000г.

2 темы: «Мировые производители авиационной техники, мировой парк воздушных судов гражданской авиации»

План:


1. Крупнейшие производители авиационной техники.

2. Структура мирового парка гражданских воздушных судов (ВС).
 3. Летно-технические и экономические показатели современных ВС.
Тенденции совершенствования и развития ВС.
 4. Крупнейшие авиакомпании мира, парк самолетов, объемы перевозок.
 5. Национальная авиакомпания “Узбекистон хаво йуллари” (НАК “УХЙ”).
- Ключевые слова:** авиационная техника, парк самолетов, показатели ВС, авиакомпании, перевозки, тенденции развития.

Компания «  »

The Boeing Company — американская корпорация. Один из крупнейших мировых производителей авиационной, космической и военной техники. Штаб-квартира находится в Чикаго (штат Иллинойс, США).

В состав корпорации входят два основных производственных подразделения: *Boeing Commercial Airplanes* (гражданская продукция) и *Boeing Integrated Defense Systems* (продукция военного назначения и космическая техника). Кроме того, в состав корпорации входят *Boeing Capital Corporation* (вопросы финансирования проектов), *Shared Services Group* (инфраструктурная поддержка) и *Boeing Engineering, Operations & Technology* (разработка, приобретение и внедрение инновационных технологий и процессов).

Основные производственные мощности компании размещены в штате Калифорния, а также в городах Эверетт (штат Вашингтон,  47.924884° с. ш. 122.272578° з. д. ^(G) ^(O)) и Сент-Луис (штат Миссури).

До 1930-х годов

15 июня 1916 года состоялся первый полёт одного из двух гидросамолётов В&W, построенных Уильямом Боингом с помощью военно-морского инженера Джорджа Конрада Вестервельта, а 15 июля в Сиэтле Боингом была основана компания The Pacific Aero Products Company.

9 мая 1917 года компания была переименована в Boeing Airplane Company. Уильям Боинг учился в Йельском университете, а затем некоторое время работал в лесной промышленности, где разбогател и получил знания о конструкциях из древесины, которые оказались бесценными для последующей разработки и производства аэропланов.

1930-е и 1940-е годы

Во время Второй мировой войны Boeing построил огромное число бомбардировщиков. Многие из работавших в то время рабочих были женщины, чьи мужья ушли на войну. В начале марта 1944 года производство было расширено, и каждый месяц производилось более 350 самолётов. Чтобы предотвратить атаки с воздуха, крыши заводов были укрыты зеленью и деревянными предметами. В эти военные годы основные авиационные компании США объединились. Разработанный фирмой Boeing бомбардировщик B-17 Flying Fortress также собирался на заводах Lockheed Aircraft Corp. и Douglas Aircraft Co., а B-29 также собирали на заводах компаний Bell Aircraft Co. и Glenn L. Martin Company.

1950-е и 1960-е годы]



[Boeing 737](#) — самый массовый гражданский самолёт в мире

В 1950-х годах компанией Boeing были разработаны такие бомбардировщики как первый реактивный [Boeing B-47 Stratojet](#) и [Boeing B-52 Stratofortress](#), один из символов [ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ](#).

[15 июля 1954 года](#) совершил первый полёт опытный самолёт [Boeing 367-80](#), впоследствии давший путь большой серии коммерчески успешных лайнеров Boeing «семисотой» серии.

В [1964 — 1967 годах](#) была разработана серия [Boeing 737](#) — самых массовых реактивных пассажирских самолётов за всю историю пассажирского авиастроения (на середину 2013 года поставлено более 7600 машин и около 3000 заказов не закрыто^[3]).

В [1966 — 1969 годах](#) был разработан первый в мире дальнемагистральный [двухпалубный широкофюзеляжный пассажирский самолёт Boeing 747](#). На момент своего создания он был самым большим, тяжёлым и вместительным пассажирским [авиалайнером](#), оставаясь таковым в течение 37 лет, до появления [A380](#), первый полёт которого состоялся в [2005 году](#).

1970-е и 1980-е годы

В [1978 — 1981 годах](#) была разработана серия самолётов [Boeing 767](#) — экономичный двухмоторный реактивный авиалайнер, предназначенный для обслуживания линий средней и малой протяжённости, занимает

промежуточное положение между более маленьким [757](#) и большими широкофюзеляжными [747](#).

А [19 февраля 1982](#) совершил первый полёт [Boeing 757](#) (выпускавшийся с 1982 по 2004 годы) создан в качестве замены стареющему [Boeing 727](#).

1990-е и 2000-е годы

В [1990](#) — [1994](#)годах была разработана серия знаменитых [Boeing 777](#) — семейство [широкофюзеляжных пассажирских самолётов](#) для авиалиний большой протяжённости. На Boeing 777 установлен абсолютный рекорд дальности для пассажирских самолётов: 21 601 км.

В 1997 году Боинг поглотил другого авиастроительного гиганта — авиаконцерн [МакДоннел Дуглас](#).

С [2004](#) по [2009](#) годы была создана революционная серия экономичных [широкофюзеляжных](#) двух двигательных [реактивных](#) пассажирских самолётов [Boeing 787 Dreamliner](#). Этот самолёт должен заменить устаревающую серию [Boeing 767](#). Компания Boeing утверждает, что Dreamliner более экономичный, чем все предыдущие разработки. Этот проект унаследовал многие революционные идеи и технологии (например, крылья и фюзеляж из [углепластика](#)) своего предшественника [Boeing Sonic Cruiser](#), разрабатывавшегося с конца 1990-х годов и замороженного на неопределённое время.

Собственники и руководство

Рыночная капитализация на 30 января 2016 года — около \$80 млрд.

Джеймс Макнерни ([James McNerney](#)) — председатель совета директоров. Также с 2005 по 2013 год был президентом компании Boeing. Родился 22 августа 1949 года в городе [Провиденс](#) (штат [Род-Айленд](#)).

Окончил [Йельский университет](#) (бакалавр) и [Гарвардский университет](#) (магистр). Свою карьеру начал в 1975 году в [Procter & Gamble](#), затем, с 1978 по 1982 год был в [McKinsey & Company](#). В 1982 году перешёл в компанию [General Electric](#), где дошёл до поста президента и главного управляющего директора подразделения авиационных двигателей (1997—2000 года). С 2001 по 2005 год был президентом и главным управляющим директором компании [3M](#) (Minnesota Mining and Manufacturing Company). Помимо совета директоров Boeing входит также в советы директоров компаний [Procter & Gamble](#) и [IBM](#), а также член экспортной палаты президента [Обамы](#)^[1].

Денис Мюиленбург ([Dennis Muilenburg](#)) — президент, главный исполнительный директор, главный операционный директор и вице-председатель совета директоров с декабря 2013 года. В компании Boeing с 1985 года. Окончил [Университет штата Айова](#) (бакалавр) и [Вашингтонский университет](#) (магистр)^[1].

Деятельность

Компания выпускает широкий спектр гражданской и военной авиационной техники, являясь наряду с [Airbus](#) крупнейшим производителем самолётов в мире. Помимо этого, Boeing выпускает широкий спектр авиационно-космической техники военного назначения (в том числе [вертолёты](#)), ведёт широкомасштабные космические программы (например космический корабль [CST-100](#)).

В структуре Boeing функционируют два крупных подразделения:

- Boeing Commercial Airplanes, занимающееся строительством гражданских самолётов;
- Integrated Defense Systems, осуществляющее космические и военные программы.

Заводы компании расположены в 67 странах мира. Компания поставляет свою продукцию в 145 стран мира. Boeing сотрудничает с более чем 5200 поставщиками в 100 странах.

В [2001 году](#) образовано Boeing International, которая контролирует работу компании в 70 странах мира, кроме рынка США, где отвечает за разработку и выполнение глобальной стратегии развития компании. Определяет и оценивает конкурентные преимущества и возможности в стране пребывания по разработке интеллектуальных ресурсов и технологий, развитию партнёрских отношений и бизнеса. Президент Boeing International (на середину 2008) — Шепард Хилл.^[4]

Корпорация Boeing имеет [частную службу пожаротушения](#) (Boeing Fire Department)^[5]. В настоящее время в ней 21 пожарная часть, 300 профессиональных пожарных, 13 работников, не являющихся пожарными^[6].

Конкуренция с Airbus

Основная статья: [Конкуренция между Airbus и Boeing](#)

Boeing и [Airbus](#) являются крупнейшими производителями гражданских самолётов в мире и глобальными конкурентами друг друга.

- [Boeing 737](#) и [A320](#). Самолёты средней вместимости для авиалиний средней протяжённости, каждый тип имеет множество модификаций. В последние годы A320 продаются в больших объёмах, нежели продукция Boeing.^{[7][8]}

	402	386	367	339	289	233	232	236	257	241		
	372	290	330	302	212	202	173	223	299	281		
	222	168	127	72	56	64	71	111	119	58	58	16

	320	281	135	76	89	121	152	218	215	174	146	165
--	-----	-----	-----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

- [Boeing 747](#) и [A380](#). Самолёты большой вместимости для авиалиний средней и большой протяжённости. Азиатские авиакомпании, традиционные пользователи 747-х, являются основными заказчиками А380. В настоящее время Boeing 747 производятся в количестве не более 10 штук в год, новых заказов на пассажирские машины очень мало (из 99 заказанных с начала 2006 года Boeing 747 только 27 — пассажирские). В то же время портфель заказов А380 с начала 2006 года увеличился на 60 пассажирских лайнеров.^{[7][8]}
- [Boeing 767](#) и [A330](#). Самолёт Airbus оказался коммерчески более успешным в последние годы.^{[7][8]}

	78	72	68	62	56	47	31	42	35	43	44	23	14	10	30	9
	13	9	12	12	10	9	24	35	40	44	44	47	42	43	37	41

- [Boeing 777](#) и [A340](#). Оба самолёта появились одновременно, но за счёт большей топливной эффективности Boeing 777 и ряда других факторов, американская компания продала вдвое больше машин, чем их европейские конкуренты.^{[7][8]}

	88	61	75	65	40	36	39	47	61	55	83	74	59	32	13	0	0
	8	13	11	24	24	28	33	16	22	19	20	24	33	28	19	25	22

Поскольку Airbus официально объявила о прекращении производства А340^[9], предполагается, что с [Boeing 777](#) будет конкурировать [A350](#)

- Также обе компании выводят на рынок новые типы самолётов — [A350](#) и [Boeing 787](#) (Boeing поставил первый самолёт заказчику в 2011 году; первый полёт A350 состоялся 14 июня 2013 года).

Показатели деятельности

В [2007 году](#) Boeing поставил заказчикам 441 гражданский самолёт, из них 330 [Boeing 737](#). В 2008 компания поставила 375 самолётов: 290 [Boeing 737](#) (включая 6 [Boeing Business Jet](#)), 14 747-х, 10 767-х и 61 777-х. Темпы поставок пришлось скорректировать с учетом последствий забастовки, которая привела к остановке производства на заводах Boeing на несколько недель.

В 2010 году компания поставила 462 гражданских самолёта, выполнив свой годовой план: 460 самолётов. Было получено 530 твёрдых заказов. Портфель заказов на гражданские самолёты Boeing увеличился до 3443 самолётов.

Число занятых на конец 2008 года — более 162 тыс. человек. Выручка компании в [2008 году](#) составила 60,9 млрд долл. (в [2007 году](#) — 66,4 млрд), чистая прибыль — 2,7 млрд долл. (4,1 млрд).^[10] **Boeing в СССР**[\[править | править вики-текст\]](#). *В 1978 году велись переговоры о поставке в СССР самолётов [Boeing 747](#). [Аэрофлот](#) планировал эксплуатировать самолёты сначала на линии Нью-Йорк — Москва, а затем и на других межконтинентальных маршрутах. Однако в то время уже велась разработка широкофюзеляжных самолётов [Ил-86](#), и проект не получил развития. Сохранился только один рисунок из подготовленного Boeing рекламного [буклета](#).*^[11]

Гражданская

- [Boeing 737](#), [Boeing 747](#), [Boeing 757](#), [Boeing 767](#), [Boeing 777](#), [Boeing 787 Dreamliner](#)
- серия [Boeing Business Jet](#)

КОРПОРАЦИЯ «Airbus»

Airbus S.A.S.	
	
Тип	Акционерное общество
Основание	1970
Расположение	 Франция: Тулуза
Ключевые фигуры	Фабрис Брежье (главный управляющий)
Отрасль	Авиастроение
Продукция	Пассажирские, грузовые и военно-транспортные самолёты
Оборот	▼ €31,159 млрд (2011 год) <small>[источник не указан 1050 дней]</small>
Чистая прибыль	▼ €1,613 млрд (2011 год) <small>[источник не указан 1050 дней]</small>
Число сотрудников	62 751 (2010 год)
Материнская компания	Airbus Group SE
Дочерние компании	Airbus Military Airbus Executive and

	Private Aviation
Сайт	www.airbus.com

Airbus S.A.S. (произносится по-русски *Аэробус*^[1], по-английски *Э́рбас*^[2], по-французски *Эрбю́с*) — одна из крупнейших авиастроительных компаний в мире, образованная в конце 1960-х годов путём слияния нескольких европейских авиапроизводителей. Производит пассажирские, грузовые и военно-транспортные самолёты под маркой Airbus.

Хотя компания считается «европейским» авиапроизводителем, с правовой точки зрения она является французским юридическим лицом со штаб-квартирой в городе Бланьяк (пригород Тулузы, Франция). В 2001 году согласно законодательству Франции была объединена в акционерное общество или «S.A.S.» (фр. *Société par Actions Simplifiée* — упрощенное акционерное общество). **Собственники и руководство** :Единственным акционером Airbus является компания EADS^[3]. До октября 2006 года 20 % акций принадлежало британской BAE Systems; этот пакет был выкуплен EADS за 2,75 млрд евро^[4]. С 2012 года президентом компании является Фабрис Брежье^[5].

Деятельность:

Штат сотрудников Airbus составляет порядка 50 тыс. человек и сосредоточен в основном в четырёх европейских странах: Франция, Германия, Великобритания, Испания. Окончательная сборка продукции осуществляется на заводах компании в городах Тулуза (Франция) и Гамбург (Германия).

В 2006 году компания приняла заказы на поставку 824 новых лайнеров суммарной стоимостью \$75,1 млрд. Всего заказчикам в 2006 году было поставлено 434 машины.

Выручка Airbus в 2006 году составила 26 млрд евро (в 2005 году — 23,5 млрд евро)^[3].

По итогам 2007 года Airbus поставил заказчикам 453 коммерческих самолёта. Портфель заказов вырос до 1341 самолёта.

Конкуренция с Boeing

Основная статья: [Конкуренция между Airbus и Boeing](#)

Boeing и Airbus являются крупнейшими производителями гражданских самолётов в мире и глобальными конкурентами друг друга.

- B-737 и A320. Самолёты средней вместимости для авиалиний средней протяжённости, каждый тип имеет множество модификаций. В последние годы A320 продаются в больших объёмах, нежели продукция Boeing^{[6][7]}.

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
A320	421	401	402	386	367	339	289	233	232	236	257	241
B-737	372	376	372	290	330	302	212	202	173	223	299	281
	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988
A320	222	168	127	72	56	64	71	111	119	58	58	16
B-737	320	281	135	76	89	121	152	218	215	174	146	165

- B-747 и A380. Самолёты большой вместимости для авиалиний средней и большой протяжённости. Азиатские авиакомпании,

традиционные пользователи 747-х, являются основными заказчиками А380. В настоящее время В-747 производятся в количестве не более 10 штук в год, новых заказов на пассажирские машины очень мало (из 99 заказанных с начала 2006 года В-747 только 27 — пассажирские). В то же время портфель заказов А380 с начала 2006 года увеличился на 60 пассажирских лайнеров.

- [В-767](#), [В-787](#) и [А330](#). Самолёт Airbus является коммерчески более успешным в последние годы^{[8][9]}. В 2011 году начались поставки нового типа самолётов [В-787](#).

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
А330	87	87	76	72	68	62	56	47	31	42	35	43	44	23	14	10	30	9
В-767	20	12	13	9	12	12	10	9	24	35	40	44	44	47	42	43	37	41
В-787	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- [В-777](#) и [А340](#). Оба самолёта появились одновременно, но за счёт большей топливной эффективности В-777 и ряда других факторов, американская компания продала вдвое больше машин, чем их европейские конкуренты^{[10][11]}.

Продукция

Гражданские авиалайнеры

Модельный ряд продукции Airbus начался в начале 70-х годов с двухдвигательного самолёта [А300](#). Укороченный вариант А300 известен

как [A310](#). Этот самолёт стал в начале 90-х годов первой «иномаркой» в российском ГВФ. Основываясь на нехватке успеха модели A300, Airbus начал разработку среднемагистрального проекта [A320](#)с инновационной системой управления [fly-by-wire](#). Совершивший первый полёт в 1987 году, A320 стал самым большим коммерческим успехом для компании. [Airbus A318](#) и [A319](#) являются укороченными вариантами A320, которые с некоторыми изменениями предлагаются Airbus'ом для рынка корпоративных реактивных самолётов (Airbus Corporate Jet). Удлинённая версия A320 известна как [A321](#) и конкурирует с более поздними моделями [Boeing 737](#).

Вдохновлённое успехом семейства A320, руководство компания Airbus решилось на разработку семейства ещё бóльших авиалайнеров. Так появились двухдвигательный [A330](#) и четырёхдвигательный [A340](#). Одной из ключевых особенностей новых самолётов является новая конструкция крыла, оно имеет большую относительную толщину, которая увеличивает его конструктивную эффективность и внутренние объёмы для топлива. Airbus A340-500 имеет дальность полёта 16,700 километров, это второй результат по дальности полёта коммерческого реактивных самолётов, после [Boeing 777-200LR](#) (дальность 17,446 км). Однако, A340 не мог похвастаться коммерческим успехом по сравнению с конкурирующей машиной от Boeing, так как в 2005 году у компании Airbus было заказано всего 11 A340, в то время как его основной конкурент, получил заказов больше чем на 150 единиц 777-200LR. В результате осенью 2011 года было официально объявлено о прекращении производства данной модели самолёта.

Компания особенно гордится собственной технологией fly-by-wire, унифицированными кабиной и бортовыми системами использующихся во всех семействах самолётов собственной разработки, они делают намного легче обучение экипажа и переквалификацию на новые модели.

Новейшая разработка компании [A350XWB](#) призвана конкурировать с [Boeing 777](#) и новой моделью — [787](#).

Airbus в марте 2006 года объявил о закрытии поточной линии A300/A310, производившегося на протяжении более чем 30 лет. Последняя поставка была произведена 12 июля [2007](#).

15 октября 2007 года Airbus осуществил первую поставку серийного экземпляра своего нового, не имеющего аналогов в мире, пассажирского лайнера [A380](#) авиакомпании [Singapore Airlines](#).

Таблица. Список семейств самолётов и краткое описание (по информации Airbus).

Модел ь	Описание	Посадо чных мест	Дата выпус ка	1-й полёт	1-я постав ка	Производс тво прекраще но
A300	2 двигателя, два прохода	250-375	Сентя брь 1969	28 октября 1972	Май 1974	Июль 2007
A310	2 двигателя, два прохода, модифицированный A300	200-280	Июль 1978	Апрель 1982	Декабр ь 1985	Июль 2007
A318	2 двигателя, один проход, A320 укороченный на 6,17м	105	Апрел ь 1999	Январь 2002	Октябр ь 2003	Эксплуати руется
A319	2 двигателя, один проход,	116	Июнь 1993	Январь 1995	Апрель 1996	Эксплуати руется

	A320 укороченный на 3,77м					
<u>A320</u>	2 двигателя, один проход	140	Март 1984	Февраль 1987	Март 1988	Эксплуатируется
<u>A321</u>	2 двигателя, один проход, A320 удлинённый на 6.94м	170	Ноябрь 1989	Март 1993	Январь 1994	Эксплуатируется
<u>A330</u>	2 двигателя, два прохода	241-440	Июнь 1987	Ноябрь 1992	Январь 1994	Эксплуатируется
<u>A340</u>	4 двигателя, два прохода	261-440	Июнь 1987	Октябрь 1991	Январь 1993	Ноябрь 2011
<u>A350</u>	2 двигателя, два прохода	260-350	Октябрь 2005	14 июня 2013	Декабрь 2014	Эксплуатируется
<u>A380</u>	4 двигателя, по 2 прохода на каждой палубе, двухпалубный	407-840	Декабрь 2002	27 апреля 2005	Октябрь 2007	Эксплуатируется

- Первый A350-900 для авиакомпании [Qatar Airways](#) был отдан 13 декабря 2014 года:

Интересные факты

В декабре 2015 года было объявлено о старте разработки и строительства межпланетной станции JUICE (Jupiter Icy Moons Explorer), в котором примут участие компания Airbus Defence and Space и [Европейское космическое агентство \(ЕКА\)](#).

Сумма контракта - 350 миллионов евро. Предполагается, что станцию возведут до 2022 года и она будет служить для исследования Юпитера, а также его ледяных спутников: Европы, Ганимеда и Каллисто. О своем

участии в проекте также заявили более 60 компаний. Согласно заявленным планам Airbus, станцию оснастят самыми большими солнечными батареями (площадь панелей - 97 квадратных метров). Стартовая масса корабля — 5,5 тонны. Перелет от Земли к Юпитеру станция преодолеет расстояние в почти 600 миллионов километров^[15].

О‘zbekiston Havo Yo‘llari (*Uzbekistan Airways*) — государственная авиакомпания [Республики Узбекистан](#), основанная в [1992 году](#). Полностью название звучит как Национальная авиакомпания (НАК) «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари».

История

После распада [СССР](#) в [1992 году](#) президент Узбекистана [Ислам Каримов](#) издал указ о создании национальной авиакомпании. Компания О‘zbekiston Havo Yo‘llari была сформирована с целью восстановить аэропорты страны и транспортную инфраструктуру. Также было запланировано организовать международное воздушное сообщение, это было осуществлено с помощью рейса [Ташкент](#) — [Лондон](#). 12 ноября 1992 года НАК стала членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Внутренние полёты в первое время осуществлялись на самолетах, формально принадлежащих [Аэрофлоту](#). Когда в [1993 году](#) международные маршруты стали главным приоритетом компании, О‘zbekiston Havo Yo‘llari арендовала у [Airbus](#) несколько самолётов. В настоящее время международные рейсы осуществляются на самолётах [Airbus](#) и [Boeing](#).

О‘zbekiston Havo Yo‘llari собираются вступить в международный альянс авиакомпаний [SkyTeam](#), членами которого уже являются [Аэрофлот](#), [Aeroméxico](#), [AirFrance](#), [KLM](#), [Alitalia](#), [ChinaSouthern Airlines](#), [Continental Airlines](#), [Czech Airlines](#), [Delta Air Lines](#), [Korean Air](#), [Northwest Airlines](#). 1 августа 2008 года в Ташкенте состоялся первый раунд

переговоров между национальной авиакомпанией Узбекистана и делегацией авиационного альянса. Авиакомпания пользуется отличной репутацией за качество, безопасность и надёжность, не только в Центральной Азии, но и среди мировых авиакомпаний ^[1]

Деятельность

O‘zbekiston Havо Yo‘llari имеют маршруты в более чем 50 пунктов назначения, в том числе стран [Европы](#), [Азии](#) и [Северной Америки](#). Представительства авиакомпании действуют в 25 странах мира. ^[2]

Компании принадлежит 11 [аэропортов](#), 6 из которых имеют статус международных ^[3] —

[Ташкент](#), [Самарканд](#), [Бухара](#), [Ургенч](#), [Термез](#), [Навои](#), Андижан, Наманган, Карши, Фергана.

Техническая база Uzbekistan Airways Technics имеет всё необходимое оборудование для ремонта самолётов, состоящих в самолётном парке компании, таких как [Airbus A320](#), [Боинг 767](#), [Боинг 757](#), [Ил-76](#), [Ил-114](#).

Пассажирооборот в [2008 году](#) составил 2,06 миллиона человек. ^[4]

Пассажирооборот в [2009 году](#) составил 1,885 миллиона человек. ^[5]

Пассажирооборот в [2010 году](#) составил 2,160 миллиона человек.

Пассажирооборот в [2011 году](#) составил уже 2,32 миллиона человек. ^[6]

Пассажиропоток в [2012 году](#) составил уже 2,64 миллиона человек ^[7], что на 13,8% больше чем в предыдущем году.

В связи с принятой НАК Концепцией по совершенствованию структуры самолетно-моторного парка, и в частности с введением в эксплуатацию с 18 июля [2010 года](#) новых для авиакомпании самолетов [A-320](#), продолжает оставаться внедрение современных систем контроля качества технического обслуживания и ремонта авиационной техники, соответствующих требованиям международных стандартов, повышение уровня профессионального мастерства авиаспециалистов и специалистов контрольного аппарата службы обеспечения качества. [3 ноября 2009](#)

года Совет НАК принял решение в 2009—2010 гг. поэтапно вывести из эксплуатации самолеты Як-40 и Ту-154, с учетом освоения самолетов А-320 и расширения парка Ил-114-100.^[8]

В 2012 году воздушный флот авиакомпании пополнился ещё двумя Boeing 767-300ER. По словам представителей "Узбекистон Хаво Йуллари", ВС этого типа сыграют значительную роль в дальнейшем развитии авиакомпании. Также была выполнена программа по замене устаревших самолетов советского производства, из эксплуатации были выведены турбовинтовые Ан-24, выполнявшие внутренние рейсы. Их заменили Ил-114-100 и Airbus A320-200. В 2013 г. "Узбекистон Хаво Йуллари" ожидает поставку еще одного Boeing 767-300ER, также планируется приобретение двух Boeing 787. Поставки новых самолетов планируются на вторую половину 2016 г.

Маршрутная сеть

Основная статья: [Маршрутная сеть O'zbekiston Havo Yo'llari](#)

Флот

В настоящее время флот O'zbekiston Havo Yo'llari включает в себя:

Тип судна	Кол -во	Зак азы	Пассажиров				Примечания
			F	C	Y	Итого	
<u>Airbus A320-200</u>	10			12	138	150	
<u>Boeing 757-200</u>	6			26	163	189	
<u>Boeing 767-300ER</u>	2		-	18	246	264	
	6		-	15	232	247	
<u>Boeing 787-8</u>	0	2	ТВА				Двигатели <u>"General Electric"</u>
<u>Ил-114</u>	2				54	54	
<u>Ил-114-100</u>	4				52	52	
Итого:	29	2					

Контрольные вопросы:

1. Компания «**Боинг**», краткая история современное состояние.
2. Гражданские воздушные суда, производимые компанией.
3. Компания «**Аэрбус**», краткая история современное состояние.
4. Гражданские воздушные суда, производимые компаниями.
5. Бразильская авиастроительная корпорация “**EVBRAER**”.
6. Воздушные суда корпорации “**EVBRAER**”, анализ летно – технических и экономических показателей ВС
7. Канадская машиностроительная корпорация “**Bombardier**”
8. Воздушные суда корпорации “**Bombardier**”, анализ летно – технических и экономических показателей ВС.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart. The Global Airline Industry, 2nd Edition. Wiley. September 2015.**

2. John David Anderson. Introduction to Flighth. 7th Edition. McGraw-Hill Education. 2013.

3. Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 2000 г.

4. Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 2001 г.

5. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".

6. Руководство по технической эксплуатации самолета Ил-114-100. ОАО АК «Ил». 2000г.

1. http://www.elibrary.ru/menu_info.asp

2. <http://www.boeing.com>

3. <http://www.airbus.com>

4. <http://www.ge.com>

Тема-3: Современные авиационные газотурбинные двигатели.

План:

1. Крупнейшие мировые производители авиационных двигателей (АД).
2. Техничко-экономические показатели современных АД .
3. Конструктивные особенности современных АД и тенденции их совершенствования и развития.

Ключевые слова: газотурбинные двигатели, турбореактивный, турбовентиляторный, турбовинтовой, турбовальный, тенденции, перспективы.

1. Компания «General Electric»

«Дженерал электрик»^{[1][2]} (General Electric, сокр. GE; МФА: [ˈdʒɛnələlɪ ˈlɛktɹɪk]) — американская многоотраслевая корпорация, производитель многих видов техники, включая ЛОКОМОТИВЫ, энергетические установки (в том числе и атомные реакторы), газовые турбины, авиационные двигатели, медицинское оборудование, бытовую и осветительную технику, пластмассы и герметики. Компания по состоянию на 2015 год занимает девятое место в списке крупнейших публичных компаний ForbesGlobal 2000^[3], и являлась крупнейшей в мире нефинансовой ТНК, а также крупным медиаконцерном. В рейтинге FinancialTimes по рыночной капитализации занимает 13 место в 2018 году^[4].

Штаб-квартира компании расположена в городе Фэрфилд, штат Коннектикут (США).

Компания основана в 1878 году изобретателем Томасом Эдисоном и первоначально называлась «Эдисон электрик лайт», после объединения в 1892 году с компанией «Томсон-Хьюстон электрик» получила своё современное название.

- 1910 год — компания начинает серийное производство лампочек с вольфрамовой нитью (патент на использование в лампах накаливания нитей из тугоплавких металлов компания купила у русского изобретателя А. Н. Лодыгина в 1906 году).
- 1925 год — выпускает первый бытовой холодильник.
- 1928 год — открывает вещательную станцию и начинает передачу телевизионных программ.

- 1942 год — проводит испытания своего первого реактивного двигателя.
- 1947 год — начинает серийный выпуск автоматических стиральных машин.
- 1960 год — фирма выпускает многоствольный станковый пулемёт M134 Minigun, один из своих знаковых продуктов.

Собственники и руководство

Самым знаменитым председателем совета директоров компании был Джек Уэлч. В настоящий момент председатель совета директоров и главный исполнительный директор — Джеффри Иммельт.

Компания принадлежит большому количеству институциональных и индивидуальных инвесторов, паевых фондов, ни один из которых не имеет значимого (более 5 %) пакета акций. На 31 декабря 2009 года самыми большими пакетами обладали банк StateStreetCorporation (3,51 %) и инвесткомпания VanguardGroupInc. (3,36 %). Кроме этого, большое количество акций принадлежало паевым фондам. Например, более 3,14 % акций на 31 декабря 2009 года принадлежало различным фондам Vanguard (VanguardTotalStockMktIdx, Vanguard 500 IndexInvestor, VanguardInstitutionalIndex, VanguardWindsor II Investor, VanguardValueIndex)^{[5][6][7]}. Структура конечных собственников не раскрывается.

Деятельность

В настоящий момент компания включает 6 подразделений^[8]:

- GE Energy включаетвсебя GE Power & Water, GE Energy Management, GE Oil & Gas. GE Energy производит оборудование для водоподготовки и водоочистки, оборудование для выработки электроэнергии, безопасного и надежного распределения электроэнергии, нефтегазовое оборудование, в том числе и турбины.
- GE Healthcare выпускает медицинское оборудование.
- GE Transportation производит грузовые и пассажирские тепловозы, оборудование железнодорожной сигнализации, дизельные двигатели для железнодорожного и морского транспорта, а также приводы для карьерных самосвалов и буровых установок.
- GE Aviation производит реактивные двигатели, газотурбинные установки для применения в судостроении, а также обслуживает авиационную технику.
- GE Capital включаетвсебя GE Money Bank и GE Commercial Aviation Services.

- [Home&BusinessSolutions](#) включает в себя [GE Lighting](#), IntelligentPlatforms занимается выпуском светотехнического оборудования и источников бесперебойного питания.

Продукция

Электровоз E44 (США)

Двигатели

Турбореактивные двигатели

- [J31](#) (для P-59 Airacomet и др.)
- [J33](#) (для P-80 Shooting Star)
- [J35](#) (для F-84 Thunderjet и F-89 Scorpion)
- [J47](#) (Boeing B-47 Stratojet и др.)
- [J79/CJ805](#) (B-58 Hustler и др.)
- [J85/J610](#) (T-38 Talon/Learjet 23)

Лёгкие двигатели и двигатели с малой степенью двухконтурности

CF700 (Learjet 23)

- [General Electric F101](#) (B-1 Lancer)
- [General Electric TF34/CF34](#) (S-3 Viking и др.)
- [F404](#) (F/A-18 Hornet)
- [F110](#) (F-14B/D Super Tomcat и др.)
- [F118](#) (Lockheed U-2 и др.)
- [YF120](#) (Lockheed YF-22 и др.)
- [CFE738](#) (для Dassault Falcon 2000)
- [F412](#) (F/A-18 Hornet)
- [F414](#) (F/A-18E/F Super Hornet)
- [F136](#) (F-35 Lightning II)
- [HF120](#) (Honda HA-420 HondaJet и др.)

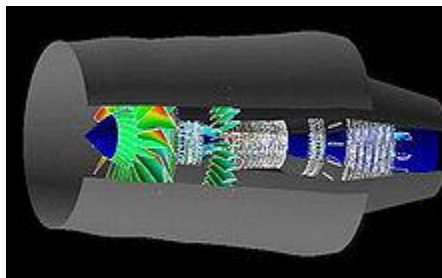
Турбовентиляторные двигатели с высокой степенью двухконтурности

- [TF39](#) (C-5A/B/C Galaxy)
- [CF6](#) (Airbus A300, Boeing 747, 767)
- [CFM56/F108](#) (Airbus A320, 340; Boeing 737, KC-135R Stratotanker)
- [GE90](#) (Boeing 777)
- [GP7000](#) (Airbus A380)
- [GEnx](#) (Boeing 747-8, 787)

Турбовальные двигатели

- [T58](#) (SH-3 Sea King и др.)
- [T64](#) (CH-53E Super Stallion и др.)
- [T700/CT7](#) (AH-64 Apache и др.)
- [General Electric GE38](#) (Lockheed P-7 и др.)

General Electric GE90 представляет собой семейство турбовентиляторных авиационных двигателей с высокой степенью двухконтурности, построенных GE Aviation для Boeing 777, с упорными рейтинги в диапазоне от 74,000 до 115,000 фунт - сила (от 330 до 510 кН). Он поступил на вооружение с British Airways в ноябре 1995 года. В настоящее время крупнейшим в мире и самый мощный ^[2] двухконтурный двигатель, он является одним из трех вариантов 777-200, -200ER и -300 версий, а также эксклюзивный двигатель -200LR, -300ER и 777F.



В 1998 году CFD моделирование потока воздуха через двигатель GE90 была начата в 1990 году ^[3] GE Aviation связана с Snecma (Франция), IHI (Япония) и Avio (Италия). Разработанная с 1970 - х годах NASA энергоэффективному Engine, 10-ступенчатый компрессор высокого давления развивает соотношение давления 23: 1 (индустрия запись) и приводится в движение 2-ступенчатой, с воздушным охлаждением, HP турбины. 3-ступенчатый компрессор промежуточного давления, расположенный непосредственно за вентилятором, суперзарядами ядро. Вентилятор / МПК приводится в действие от 6 ступени турбины низкого давления.



Чем выше тяги GE90-115B, установленный на самолете компании GE Boeing 747 во время летных испытаний.

Варианты выше тяги, GE90-110B1 и -115B, имеют различную архитектуру от прежних марок GE90, с одной ступени удалены из компрессора HP (возможно, с задней стороны, чтобы увеличить размер ядра), с дополнительным этапом добавляется к компрессор IP для поддержания / увеличения общего соотношения давления для достижения

чистого прироста основного потока. General Electric выполнил подобную повторное стадирования упражнение, когда они модернизировали [CF6](#) от -6 до высшей тяги -50. Тем не менее, этот путь роста тяги является дорогостоящим, так как все нижерасположенные компоненты (например, турбины), должна быть больше (в емкости потока). В результате, компания GE стремится (и получил) статус единственным поставщиком двигателя с -115В на Boeing 777-300ER и 777-200F, которые, как правило, де-номинальному до 110. Вентилятор имеет продвинутый, большой диаметр блок изготовлен из [композита материалов](#) и является первым серийным двигателем с функцией пронесли лопасти несущего винта. Хотя большой вентилятор сам по себе будет производить более высокую статическую тягу, увеличение размера ядра и, тем самым [основной силой](#), требовалось улучшить тяга при нормальных скоростях полета.

GE90-115В достаточно силен, чтобы полноценно работать Дженерал Электрик [Boeing 747](#) испытательный стенд на своей собственной власти, атрибут продемонстрировал во время летных испытаний. ^[4] ^[5]

GE90-110B1 установлен на [AirCanada Boeing 777-200LR Inflightno Сибири](#)

Первый General Electric двигателем Boeing 777 был доставлен в British Airways на 12 ноября 1995 года; ^[6]. Самолет, с двумя GE90-77Bs, был введен в эксплуатацию через пять дней ^[7] Первоначальная услуга была затронута [коробке передач](#) вопросов износа подшипников, в результате чего авиакомпания временно вывести свой флот из 777 [трансатлантических](#) службы в 1997 году ^[7]самолет British Airways, вернулся в полный спектр услуг в том же году, ^[8] и General Electric впоследствии объявила о модернизации двигателя.

Из - за счет производства в высших упорных GE-90 вариантов, то GE90-115В является единственным двигателем доступна на Boeing 777-300ER. Сверхдальние расстояния Boeing 777-200LR обычно оснащен GE90-110B1, но может также принимать -115В. В GE90 оборудованный Boeing 777 был самым продаваемым дальнобойная большой широкофюзеляжный самолет в 2000 - е годы за счет [A340 Airbus](#). ^[9] -94В для -200ER в настоящее время модернизированы ^[10] с некоторыми из первые FAA одобренные [3D печатные компоненты](#) . ^[11]

Серия GE90 физически крупнейшие двигатели в истории авиации, диаметр вентилятора из оригинальной серии 312 см будучи (123 в). Самый большой вариант, GE90-115В, имеет диаметр вентилятора 325 см (128 дюймов). В результате двигатели GE90 могут быть airfreighted

только в собранном виде на негабаритных грузовых самолетов , таких как [Ан-124 Condor](#) , представляя уникальные проблемы , если из - за аварийных диверсий, А 777 были переплетены в месте , без соответствующих запасных частей. Если вентилятор удаляется из ядра, то двигатели могут быть отправлены на [747 Freighter](#) . ^[12]

Двигатель GP7200 — новый [авиационный турбовентиляторный двигатель](#) производства объединения [EngineAlliance](#).

Разработка двигателя

Двигатель разрабатывался EngineAlliance, включающим [GeneralElectric - Aviation](#), [Pratt&Whitney](#), [SNECMA](#) и [MTU](#).

Разработчики узлов двигателя

Вентилятор и компрессор низкого давления — Pratt&Whitney на основе [двигателя PW4084](#)

- **Компрессор высокого давления** — GE и SNECMA на основе [двигателя GE90](#)
- **Камера сгорания** — GE и SNECMA на основе [двигателя CF6](#)
- **Турбина высокого давления** — GE и SNECMA на основе [двигателя GE90](#)
- **Турбина низкого давления** — Pratt&Whitney и MTU на основе [двигателя PW4084](#)

Вначале предполагалось использовать двигатель на [Boeing 747](#), но затем было принято решение применить двигатель на новом самолёте [Airbus A380-800](#). Параллельно компанией [Rolls-Royce](#) был разработан двигатель [Trent 900^{ru}_{en}](#), вначале бывший единственным двигателем для Airbus A380. В настоящее время предполагается оснастить 48 % флота Airbus A380 двигателями GP7200, а 52 % — Trent 900. Авиакомпания [ОАЭ](#) уже сделала заказ на 45 авиалайнеров Airbus A380-800 с двигателем GP7200 (1/3 продаж самолёта). В прошлом авиакомпания ОАЭ предпочитала двигатели Rolls-Royce. Номера моделей Airbus A380, оснащённых двигателями GP7200, имеют код A380-86X (где 6 — код двигателя).

Испытания двигателя

Наземные испытания двигателя начались в апреле [2004](#).

- Федеральное управление авиации сертифицировало двигатель для коммерческого использования [4 января 2006](#).

- Первый запуск двигателя GP7200 на Airbus A380 осуществлён 14 августа 2006.
- Первый полёт Airbus A380 с двигателем GP7200 осуществлён 25 августа 2006. Полёт начался и завершился в Тулузе. Продолжительность полёта — 4 часа. Днём ранее испытания прошли неудачно.
- GP7270(A380-861), GP7272(A380-862), GP7277(A380-863F), GP7281(A380-864F)

General Electric GEnx (General Electric Next) является передовым двухвинтовая, осевой поток, высокой турбореактивный двухконтурный воздушно-реактивный двигатель производства на GE Aviation для Boeing 787 и 747-8. GEnx предназначен для замены CF6 в линейке продуктов GE. GEnx и Rolls-Royce Trent 1000 были выбраны Boeing после стекания между тремя крупными производителями двигателей. GEnx использует некоторые технологии из GE90 турбовентиляторном, в том числе композитных лопастей вентилятора, а меньший сердечник показан в более ранних вариантах двигателя. Двигатель несет композитной технологии в корпус вентилятора.

Оба типа двигателя будут иметь стандартный интерфейс с самолета, что позволяет любому 787 будет оснащаться либо двигателями GE или RR в любое время. ^{[11][2]} Рынок двигатель для 787 оценивается в \$ 40 млрд в течение следующих 25 лет. Первым является устранение отбираемого воздуха систем с использованием воздуха высокой температуры / высокого давления от маршевых двигателей до систем электроснабжения воздушных судов, таких как системы пуска, кондиционирования и антильда. Оба двигателя позволяют двигаться в сторону *более электрических воздушных судов*, то есть понятие замены ранее гидравлических и пневматических систем с электрическими из них, чтобы уменьшить вес, повысить эффективность и снизить требования к техническому обслуживанию.

GEnx, как ожидается, создавая тягу от 53000 до 75000 фунт-сила (от 240 до 330 кН) с первых испытаний, начиная в 2006 году и обслуживания ввода к 2008 году (с задержкой в 787 поставок). Boeing прогнозирует, уменьшенный расход топлива до 20% и значительно более тихие двигатели, чем нынешние ТРДД. 66500 фунт-сила (296 кН) тяги версия (GEnx-2B67) будет использоваться на 747-8. В отличие от первоначальной версии, для 787, эта версия имеет традиционную систему отбора воздуха для питания внутренних пневматических и

вентиляционных систем. Он также будет иметь меньший диаметр, чем общий исходной модели для размещения установки на 747.

GeneralElectric начал первые испытательных пробегов bleedlessGEnx варианта 19 марта 2006 года ^[3] Первый полет с одним из этих двигателей состоялось 22 февраля 2007 года, используя [Boeing 747](#) -100, оснащенный одним двигателем GEnx в количестве 2 (внутри судна левая сторона) положение.

Несмотря на то, что происходит от GE90, то GEnx имеет ряд экономящих вес функций:

- Диаметр вентилятора из 111 в (2,8 м) для 787-8 и 105 в (2,7 м) для 747-8.
- Композитные лопасти вентилятора со стальным сплавом передних кромок.
- Вентилятор корпус из композитного материала, который уменьшает вес и тепловое расширение.
- [Алюминид титана](#) ступеней № 6 и 7 лопастей турбины низкого давления.

Технологии снижения расхода топлива включают в себя:

- Коэффициент вентилятора обхода 9,6: 1, что также помогает снизить уровень шума.
- Компрессор высокого давления на основе GE90-94B, с 23: 1 отношение давлений и только 10 ступеней. Кроме того, окутанные направляющие лопатки уменьшают вторичные потоки.
- Встречным вращением бобины для реакционных [турбин](#), чтобы уменьшить нагрузку на направляющих лопаток.
- Leap вентилями (твин кольцевая) с предварительным смешиванием завихрителя [камеры сгорания](#) для снижения экологически вредных выбросов в атмосферу с улучшенным воздушным потоком для предотвращения вспышки.

Среди особенностей, чтобы уменьшить расходы на техническое обслуживание и увеличить срок службы двигателя являются:

- Катушки с более низкими по количеству деталей достигается за счет использования [блисков](#) в несколько этапов и низким количеством лопастей в других стадиях и при использовании низкой числа ступеней.
- Внутренние температуры двигателя снизить за счет использования более эффективных методов охлаждения.

- Добыча мусору в низких гвардейского компрессора давление компрессора высокого давления.

Все они дают экономию расхода топлива на 15% , чем двигатель- CF6-80C2. Эти двигатели устанавливаются на самолеты: [Boeing 747-8](#) и [Boeing 787 Dreamliner](#)

Общие характеристики

Тип: двухконтурный

Длина: 4,69 м (184,7 дюйма)

Диаметр: 2,82 м (111,1 дюйма)

Сухой вес: 5,816 кг (12822 фунтов)

Компоненты

Компрессор: Осевая, 1 ступень вентилятора, 4 ступени компрессора низкого давления, 10 ступени компрессора высокого давления

- [Камеры сгорания](#) : [Кольцевая Турбина](#) : Осевая, 2 ступени турбины высокого давления, 7 ступени турбины низкого давления
Представление **Максимальная тяга** : 284 кН (63800 фунт - сила)
степень повышения давления: 41 [Отношение тяги к весу](#) : примерно 5:1

<http://www.rolls-royce.com/>

Конструктивные особенности современных АД и тенденции их совершенствования и развития.

Турбореактивный двигатель. В том случае, когда мощность газовой турбины равна мощности компрессора, авиационный ГТД носит название турбореактивного двигателя (ТРД). В ТРД вся полезная работа цикла расходуется на увеличение кинетической энергии рабочего тела, на разгон потока внутри двигателя, на создание реактивной тяги. ТРД (см.рис. 3.1.) представляет собой простейший тип авиационного ГТД. Основными его конструктивными элементами являются: входное устройство-1, многоступенчатый осевой компрессор-2 с системой регулирования, кольцевая камера сгорания-3 с индивидуальными жаровыми трубами и форсунками, одноступенчатая осевая турбина-4 и реактивное сопло-5.

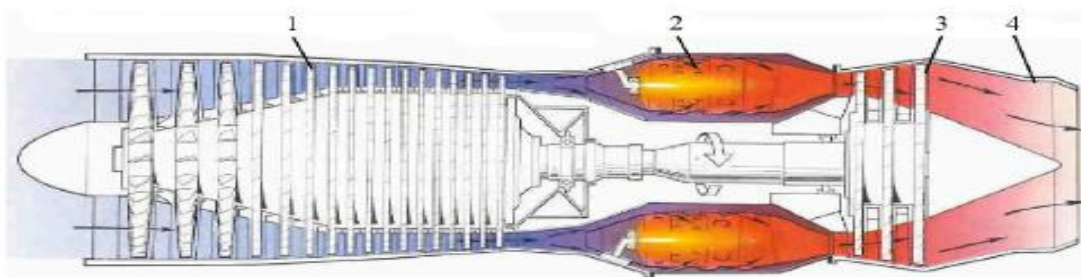


Рисунок 1.2.1.1_1 – Конструктивная схема ТРД (Avon) (Печатается с разрешения Rolls-Royce plc.)
1 – компрессор; 2 – камера сгорания; 3 – турбина; 4 – реактивное сопло

Рис.3.1 Схема турбореактивного двигателя.

Турбореактивный двигатель работает по термодинамическому циклу Брайтона следующим образом: на взлете воздух из наружной среды засасывается во входное устройство. Осевая скорость перед компрессором доходит до 150-200 м/с. В полете на больших скоростях, воздух подвергается динамическому сжатию во входном устройстве. Второй ступенью сжатия служит многоступенчатый осевой компрессор. В процессе сжатия воздух нагревается от 220 до 380 градусов. Осевая скорость на выходе из компрессора равна 100-120 м/с. В результате сжигания топлива топливо-воздушной смеси в камере сгорания температура рабочего тела доходит до 1200-1500 градусов. Полученные продукты сгорания расширяются в турбине и в выходном сопле. При этом в турбине создается механическая энергия для привода компрессора. Осевая скорость газов на выходе из турбины составляет 300-450 м/с, а на выходе из реактивного сопла доходит до 600-750 м/с. В результате истечения газа с большой скоростью из реактивного сопла возникает реактивная тяга.

ДВУХКОНТУРНЫЙ ТУРБОРЕАКТИВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Двухконтурным турбореактивным двигателем (ДТРД) называют турбореактивный двигатель, у которого тяга создается в двух контурах: гозотурбинном (первом) и вентиляторном (втором) (рис.3.2.).

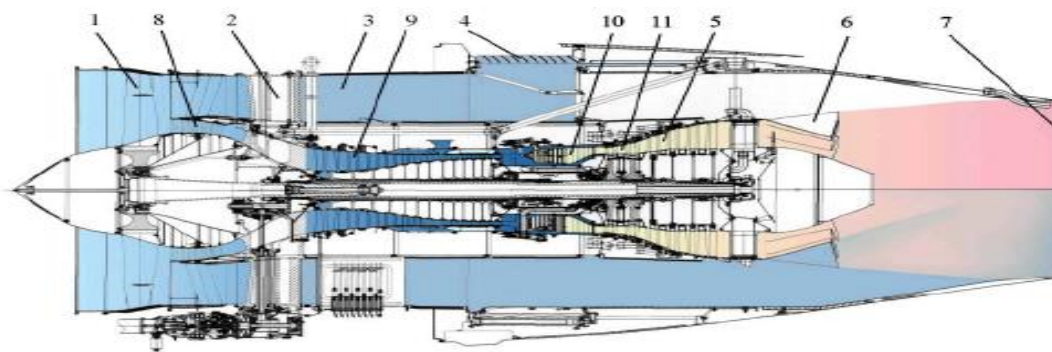


Рисунок 1.2.1.3_1 – Конструктивная схема ТРД (ПС-90А)
 1 – вентилятор; 2 – разделительный корпус; 3 – канал наружного контура; 4 – реверс тяги; 5 – турбина вентилятора (низкого давления); 6 – смеситель; 7 – общее сопло; 8 – опорные ступени на валу вентилятора; 9 – компрессор высокого давления; 10 – камера сгорания; 11 – турбина высокого давления

Рис 3.2. Схема двухконтурного турбореактивного двигателя

Основными конструктивными элементами ДТРД являются: общее входное устройство-1, вентилятор (компрессор второго контура)-2, многоступенчатый осевой компрессор-3, кольцевая камера сгорания-4, многоступенчатая турбина -5 , общее выходное сопло- 6.

При больших степенях двухконтурности ($n = 4 \dots 8$) ДТРД принято называть **турбовентиляторным двигателем –ТВЛД (рис-3.3)**. Основными конструктивными элементами ТВЛД являются: общее входное устройство-1, вентилятор-2, многоступенчатый, чаще всего двухкаскадный осевой компрессор-3, кольцевая камера сгорания-4, многоступенчатая

я двух или трёхвальная турбина-5 , отдельные выходные сопла второго и первого контуров.

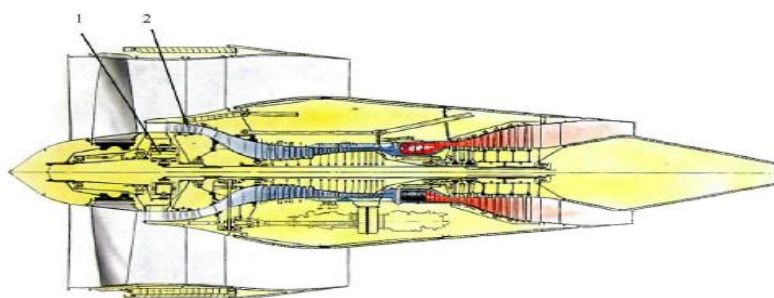
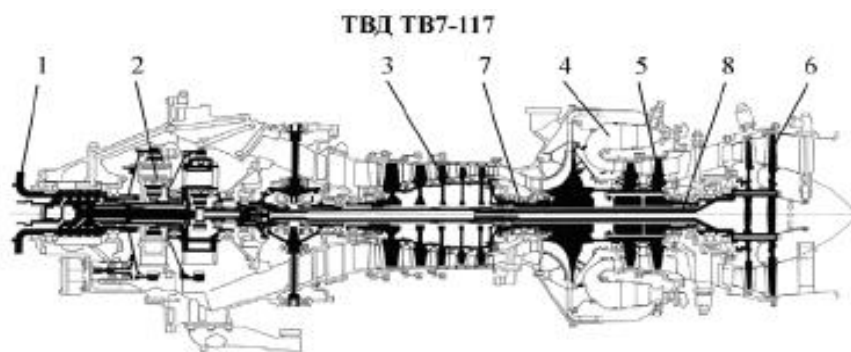


Рисунок 3.1.2_5 – Конструктивная схема ТРД со сверхвысокой степенью двухконтурности и редукторным приводом вентилятора (проект)
 1 – редуктор; 2 – опорные ступени на высокооборотном валу ИД

Турбовинтовой двигатель

Турбовинтовой двигатель (ТВД) относится к двигателям **непрямой реакции** так как тяга двигателя складывается из двух составляющих: тяги винта и реактивной тяги, возникающей в газотурбинном контуре (рис.3.4).



а) 1 – вал винта; 2 – редуктор; 3 – осецентрированный компрессор (5 осевых + 1 центробежная ступень); 4 – противоточная КС; 5 – двухступенчатая турбина газогенератора; 6 – двухступенчатая СТ; 7 – вал газогенератора; 8 – вал СТ

Рис. 3.4. Конструктивная схема ТВД.

Основными конструктивными элементами **ТВД** являются: вал воздушного винта-1, планетарный редуктор-2, входное устройство-3, многоступенчатый осевой компрессор-4, кольцевая камера сгорания-5, многоступенчатая турбина -6 , выходное сопло-7.

Рабочие процессы **ТВД** и **ДТРД** принципиально не отличаются друг от друга, однако **ТВД** существенно превосходят **ДТРД** по экономичности (по удельному расходу топлива). Реактивная составляющая тяги **ТВД** не превышает 10%. **ТВД** широко используются на самолетах местных воздушных линий и небольших самолетах общего назначения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

5. Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart. The Global Airline Industry, 2nd Edition. Willey. September 2015.
6. John David Anderson. Introduction to Fligh. 7th Edition. McGraw-Hill Education. 2013.
7. Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 2004 г.
8. Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 2000 г.
9. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".
10. Руководство по технической эксплуатации самолета Ил-114-100. ОАО АК «Ил». 2000г.

IV. МАТЕРИАЛЫ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ

Практическая занятия- 1.

Тема: «Международные организации гражданской авиации»

Цель и задачи

Миссия ЕКАК является содействие дальнейшему развитию безопасной, эффективной и устойчивой европейской системы воздушного транспорта. При этом он стремится: гармонизации политики в области гражданской авиации и практикой среди своих государств-членов, и содействовать пониманию по вопросам политики между государствами-членами и другими регионами мира. Пересмотренный заявление по ЕКАК "Стратегия будущего" была одобрена генеральным директорам ЕСАС в гражданской авиации на DGCA / 145 от 3 декабря 2015 года.

Европейская конференция гражданской авиации, основанная в 1955 году в качестве межправительственной организации. Европейская конференция гражданской авиации стремится к гармонизации политики и практики в области гражданской авиации среди ее государств-членов и, в то же время, способствовать пониманию по вопросам политики между государствами-членами и другими частями мира. Миссия ЕКАК является содействие дальнейшему развитию безопасной, эффективной и устойчивой европейской системы воздушного транспорта. ЕКАК "s давние опыт в области авиации, общеевропейский членский состав и тесное взаимодействие с Международной организацией гражданской авиации позволяют ему служить в качестве уникального общеевропейского форума для обсуждения всех основных гражданской авиации теме. Она имеет активное сотрудничество с родственными организациями через Меморандумы о взаимопонимании и с Европейской комиссией, Евроконтроля, Европейского авиационного института подготовки по вопросам безопасности. и обучение бюро JAA Он имеет особенно ценные связи с промышленными предприятиями и организациями, представляющими все части отрасли воздушного транспорта. Прагматичный и кооперативные механизмы находятся на

месте для участия ЕСАС с другими международными организациями. Для субъектов, на которых работа во главе в другом месте, добавленная стоимость ЕКАК заключается в возможности координировать и интегрировать взгляды на более широкой общеевропейской основе. Основные направления деятельности ЕКАК, показаны в меню выше, и подробно описаны в другом месте на данном веб-сайте. ЕКАК работает в тесном сотрудничестве и взаимодействии с другими региональными организациями и отдельных Договаривающихся государств ИКАО, включая Соединенные Штаты, по целому ряду вопросов гражданской авиации, представляющих взаимный интерес, в том числе мероприятий по подготовке кадров в области безопасности, безопасности и экологической областях. ЕКАК также проводит через регулярные промежутки времени, международных симпозиумов, семинаров и учебных мероприятий.

КАК ФУНКЦИОНИРУЕТ «ЕКАК»

ЕКАК собирается на пленарное заседание один раз в три года в Европейском парламенте в Страсбурге, родина ЕКАК. Триеннале Сессия устанавливает программу работы ЕКАК и бюджет на ближайшие три года. Последняя триеннале сессия была проведена в 2015 году и принял программу работы на 2016 до 2018. Элементы считаются для включения в программу работы ЕСАС, если: субъект имеет важное значение и интерес для большого числа государств-членов или других европейских организаций; приемлемое решение проблем, связанных представляется возможным; а также ожидаемые результаты должны быть достигнуты может внести эффективный вклад, в частности, в работе Европейской Комиссии и ИКАО. ЕКАК в сорок четыре генеральных директоров гражданской авиации встретиться через регулярные промежутки времени, как правило, три раза в год, чтобы рассмотреть, обсудить и решить вопросы политики. На ежегодной основе, ЕКАК Форум проходит, и это дает генеральные директора возможность неформальных

стратегических дискуссий по вопросам местного значения. Координационный комитет ЕКАК, которая управляет бизнесом ЕКАК в период между этих встреч, включает президента ЕКАК, избираемый на срок полномочий, трех заместителей Председателя трехлетний и до семи "координаторов", все из которых являются генеральные директора гражданской авиации берет на себя ответственность за руководство конкретных областей деятельности ЕКАК, с помощью рабочих групп специалистов, целевых групп и т.д. Совместная авиационные власти Обучение Организация (JAA TO) является ассоциированным орган ЕКАК, в настоящее время предлагает учебные курсы в области авиационной безопасности с акцентом на европейских норм и правил. Небольшой секретариат ЕКАК, под руководством его Исполнительного секретаря, включает в себя многонациональную команду специалистов с большим опытом во всех аспектах гражданской авиации. ЕКАК базируется в Париже, и его рабочими языками являются английский и французский.

1.1. Европейская организация аэронавигационной безопасности - **Евроконтроль**

European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)



Члены организации и её задачи

Европейская организация безопасности аэронавигации (Евроконтроль) – создан в 1960 году для контроля за воздушным движением в верхнем воздушном пространстве, важнейшей целью на сегодняшний день ставит развитие согласованной и

скоординированной системы управления воздушным движением в Европе.

В Евроконтроль входит 25 государств: Германия, Бельгия, Франция, Люксембург, Нидерланды, Великобритания, Ирландия, Португалия, Греция, Турция, Мальта, Кипр, Венгрия, Швейцария, Австрия, Норвегия, Дания, Словения, Швеция, Чехия, Италия, Румыния, Словакия, Испания и Хорватия.

Первостепенные задачи:

- осуществлять руководство по внедрению Программы согласования и интеграции управления воздушным движением в Европе от имени государств, относящихся к Европейской Конференции по вопросам гражданской авиации;
- действовать посредством единого органа УВД с целью оптимального использования воздушного пространства Европы и предотвращения перегрузки в воздушном движении;
- предпринимать краткосрочные действия и действия средней продолжительности с целью улучшения координации системы УВД по всей Европе;
- осуществлять работы по исследованию и развитию возможностей увеличения пропускной способности управления воздушным движением в Европе.

Организационная структура

- Постоянная Комиссия по обеспечению безопасности воздушного движения, определяющая основной курс.
- Агентство по обеспечению безопасности воздушного движения, являющееся исполнительным органом, которым руководит Комитет по управлению и Генеральный Директор. В штат организации входит около 2000 человек, работающих в пяти странах: Германии, Бельгии, Франции, Люксембурге и Нидерландах.

Службы и программы

Штаб Евроконтроля (Брюссель, Бельгия) обеспечивает и поддерживает рабочие и инженерные службы для выполнения разнообразных программ, касающихся как технического развития государств-членов Евроконтроля, так и финансовых, юридических, лингвистических и административных служб для всех подразделений Евроконтроля. Все 33 государства, входящие в Европейскую Конференцию по вопросам гражданской авиации, с целью эффективного руководства Программой Согласования и Интеграции (ЕАТСНIP) провели ряд специальных организационных мероприятий.

Новый центр управления потоками несет ответственность за сбалансированное использование имеющегося воздушного пространства, тем самым, сокращая перегрузки в небе Европы. С 28 марта 1996 года, с вводом в действие Системы Первичной Обработки планов полетов, Центр управления потоками работает в полном объеме.

Главная служба по взиманию аэронавигационных сборов за использование воздушного пространства (также расположена в Брюсселе) подсчитывает, выставляет счета и собирает деньги за применение оборудования на маршруте и обслуживание воздушного движения от имени 20 (в скором времени 24) государств, участвующих в Системе выставления счетов Евроконтролем. Все собранные средства (за вычетом затрат на Главную службу выставления счетов, что составляет около 0,65% от общей суммы) выплачиваются государствам. Главная служба по взиманию аэронавигационных сборов может подобным образом обслуживать, на основании договора, не только верхнее воздушное пространство, но и нижнее, а также воздушное пространство стран не входящих в Систему.

Экспериментальный центр Евроконтроля (он находится не в Брюсселе, а в городе Врїtigny-sur-Orge, южнее Парижа) обеспечивает дизайн, развитие и совершенствование систем Управления воздушным движением. Институт УВД Евроконтроля (город Люксембург)

осуществляет как тренировку специалистов служб УВД, так и курсы совершенствования специалистов. Центр УВД Евроконтроля в Маастрихте (юг Нидерландов) обслуживает более 900000 рейсов в год в верхнем воздушном пространстве Бельгии, Люксембурга, Нидерландов и Северной Германии.

Увеличение пропускной способности УВД в Европе

В апреле 1990 года министры транспорта 23, а теперь 33 государств, входящих в Европейскую Конференцию по вопросам Гражданской Авиации, заключили соглашение по стратегии Управления воздушным движением в Европе. В 1991 году Евроконтролем было проведено детальное техническое и эксплуатационное исследование систем УВД. Это была первая ступень в рамках далеко идущей и многообещающей стратегии, известной как Программа Согласования и Интеграции Управления воздушным движением Европы. Эти исследования были крупнейшими и современными в сравнении с ранее проводимыми в этой области. После следующей встречи министров транспорта в марте 1992 года, Евроконтроль исследует системы УВД в Европе. Конечная цель этих исследований – полная интеграция систем УВД со всеми входящими организациями. Генеральный директор – Виктор М. Агуадо

1.3. Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА)

International Federation of Air Traffic Controllers Associations (IFATCA)

ИФАТКА – международная неправительственная организация, создана в 1961 г. в соответствии с Конвенцией, подписанной 20 октября 1961 г. представителями 12 национальных ассоциаций авиадиспетчеров: Австрии, Бельгии, Дании, Исландии, Ирландии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, ФРГ, Финляндии, Франции, Швейцарии на Конференции в Амстердаме (Нидерланды).

В учредительной Конференции приняли участие 45 делегатов и наблюдателей из европейских стран, а также международных организаций [ИКАО](#), [ИАТА](#), ИФАЛПА и [Евроконтроля](#).

Цели ИФАТКА – содействие безопасности, эффективности и регулярности международных воздушных сообщений, разработке безопасных и надежных систем обслуживания воздушного движения, поддержание высокого уровня знаний и профессиональной подготовки диспетчеров воздушного движения, охрана и защита интересов авиадиспетчеров, взаимовыгодное членство в других международных организациях. Членом ИФАТКА может стать любая ассоциация авиадиспетчеров, признающая ее устав и выразившая готовность сотрудничать в рамках организации. Заявление о приеме в члены подается в письменной форме секретарю. Затем Исполнительный комитет его рассматривает и принимает предварительное решение. Окончательное решение о приеме выносит Конференция ИФАТКА. Члены ИФАТКА подразделяются на две категории: действительные и корпоративные. Действительными членами могут быть только ассоциации авиадиспетчеров. Они имеют право быть избранными в любой орган ИФАТКА, выдвигать кандидатуру представителя своей ассоциации в Исполнительный комитет и в другие органы, участвовать с правом решающего голоса в работе конференций, получать бесплатно издаваемые материалы. Корпоративными членами могут быть авиапредприятия и промышленные фирмы, а также международные организации, заинтересованные в деятельности ИФАТКА. Они имеют право принимать участие в работе Конференции и других органов только в качестве наблюдателей. На 1 января 1981 г. в ИФАТКА было 106 членов, в том числе 61 действительный и 45 корпоративных. Членами ИФАТКА являются ассоциации из государств и территорий: Австрии, Антильских островов, Аргентины, АРЕ, Багамских Островов, Бельгии, Республики Кот-Дивуар, Бразилии, Великобритании, Венесуэлы, ВНР,

Гайаны, Ганы, Гондураса, Греции, Дании, Зимбабве, Израиля, Ирана, Ирландии, Исландии, Испании, Италии, Канады, Кении, Кипра, Колумбии, Коста-Рики, Люксембурга, Маврикия, Марокко, Мексики, Нигерии, Нидерландов, Никарагуа, Новой Зеландии, Норвегии, Перу, Португалии, Саудовской Аравии, Сенегала, Судана, Суринама, США, СФРЮ, Сянгана, Тайваня, Туниса, Турции, Уругвая, Фиджи, Финляндии, Франции, ФРГ, Швейцарии, Швеции, Шри-Ланки, ЮАР, Ямайки.

Адрес: IFATCA, 6 Longlands Park, Ayr KAF (Ayrshire), United Kingdom

Контрольные вопросы (Назорат саволлар)

1. Когда была создана международная организация ГА – ИКАО?
2. Цель и задачи международной организации ГА – ИКАО?
3. Когда была создана международная авиатранспортная ассоциация – ИАТА?
4. Цель и задачи международной авиатранспортной ассоциации – ИАТА?
5. Каковы тенденции развития авиационной отрасли Узбекистана?

Используемые литературы

1. Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 2002г.
2. Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 2004 г.
3. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".
4. Руководство по технической эксплуатации самолета Ил-114-100. ОАО АК «Ил». 2000г.

Практические занятия № 2

Материалы к практическому занятию-2.


План:

1. Производители региональных ВС - «Эмбраер» - Бразилия , «АТР» - Италия Франция, «Бомбардьер» - Канада.
2. ВС производимые компаниями: «Эмбраер» «АТР» «Бомбардьер», анализ летно – технических и экономических показателей ВС.
3. Объединенная авиационная корпорация Российской Федерации- “ОАК”, современное состояние, анализ летно – технических и экономических показателей воздушных судов.

Компания «Embraer»



Текущая версия страницы пока [не проверялась](#) опытными участниками и может значительно отличаться от [версии](#), проверенной 27 февраля 2014; проверки требуют [17 правок](#).

«Эмбраэр»	
Тип	Публичная компания
Листинг на	NYSE: ERJ бирже
Основание	1969
Основатели	Федеральное правительство Бразилии ^[d]
Расположение	 Бразилия: Сан-Жозе-дус-Кампус, Сан-Паулу
Отрасль	Авиастроение
Продукция	Пассажирские, военные, сельскохозяйственные самолёты
Оборот	\$6,178 млрд (2012 год)
Чистая	\$332 млн (2005 год) прибыль
Число	Сотрудников 19,116 тыс. (2014 год)
Сайт	www.embraer.com

«Эмбраэр»^[1] (Embraer S.A., **Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.**) — [бразильский](#) авиастроительный [конгломерат](#), один из лидеров мирового рынка пассажирских [региональных самолётов](#). Также производит военные, административные и сельскохозяйственные самолёты. Штаб-квартира — в городе [Сан-Жозе-дус-Кампус](#), штат [Сан-Паулу](#).

На сегодняшний день конкурирует в первую очередь с канадской компанией [Bombardier](#). Наряду с Embraer она претендует быть третьим по величине производителем самолётов после [Airbus](#) и [Boeing](#).^[2]

Деятельность [[править](#) / [править вики-текст](#)]

Компания выпускает коммерческие (специализируется на региональных лайнерах), корпоративные, военные, сельскохозяйственные самолёты. Производственные мощности сконцентрированы в Бразилии. Компания располагает [испытательной площадкой](#) с одной из самых протяжённых [взлётно-посадочных полос](#) в мире (около 5000 м).

К 2010-му году компания делила третье-четвёртое место с канадской [Bombardier](#) среди крупнейших поставщиков коммерческих авиалайнеров, уступая компаниям [Boeing](#) и [Airbus](#). За 2009 год компания поставила коммерческим заказчикам более 240 самолётов^[3], за 2012 год — 205^[4].

Численность персонала — 17 тыс. человек ([2005 год](#)). Выручка в 2005 — \$4,2 млрд, чистая прибыль — \$332 млн.

История [[править](#) / [править вики-текст](#)]



[Embraer EMB 110 Bandeirante](#)

Стремясь развить отрасль региональных самолётов, бразильское правительство в 1940–50-х годах инвестирует в эту область.^[5] Несмотря на это, результат — создание компании Embraer — появился только к 1969 году. Она основана как компания, контролируемая государством. Её первым президентом стал назначенный на эту должность правительством [Озирис Силва](#).^[6] Первым самолётом компании стал турбовинтовой пассажирский [EMB 110 Bandeirante](#).

Ранний рост [[править](#) | [править вики-текст](#)]

Росту компании в первое время способствовали контракты на производство со стороны бразильского правительства.^[7] Она оставалась единственным поставщиком самолётов для местного рынка вплоть до 1975 года.

В 1970-х годах большинство продукции Embraer составляли военные самолёты, в том числе AT-26 Xavante (произведённый по лицензии итальянский [Aermacchi MB-326](#)) и [EMB 312 Tucano](#). Ситуация изменилась в 1985 году, когда был представлен региональный [EMB 120 Brasilia](#).^[8] Он был нацелен на экспорт и стал наиболее успешным на тот момент самолётом Embraer.

Производство самолётов Piper по лицензии [[править](#) | [править вики-текст](#)]

В 1974 году компания начала производство по лицензии лёгких самолётов компании [Piper Aircraft](#). Производство было организовано по принципу [СКД](#): детали производились на заводе Piper в [США](#), после чего доставлялись Embraer для окончательной сборки и продажи в Бразилии и странах [Латинской Америки](#). К 1978 году большинство деталей и компонентов производились уже на месте. В период с 1974 по 2000 год было продано около 2,5 тысяч произведённых по лицензии самолётов.

Приватизация [[править](#) | [править вики-текст](#)]

Созданная по замыслу бразильского правительства и контролируемая государством с самого момента создания и впоследствии^[5] Embraer начала процесс приватизации во время

правления [Итамара Франку](#).^[9] В тот период приватизировались и многие другие бразильские компании, подконтрольные до тех пор правительству. Embraer была продана 7 декабря 1991 года,^[10] что позволило избежать назревающего банкротства.^[5] При этом компания продолжила выигрывать контракты с государством.

У правительства осталась лишь «[золотая акция](#)», дающая возможность [права вето](#) в вопросах поставок военных самолётов.

Выход на биржи[\[править\]](#) / [править вики-текст](#)

В 2000 году проводится [первичное публичное размещение](#) акций Embraer одновременно на двух фондовых биржах: [NYSE](#) и [BM&F Bovespa](#). Основными акционерами (на 2008 год) являются пенсионные фонды Previ (16,40%) и Sistel (7,40%), а также Bozano Group (11,10%).

Создание новых самолётов: военных, региональных и административных

[\[править\]](#) | [править вики-текст](#)

[Embraer 190](#)

В середине 1990-х годов компания фокусируется на производстве небольших коммерческих авиалайнеров, отдавая им приоритет над военной авиацией, которая ранее составляла большинство производимых Embraer самолётов.^[5] Вскоре производство расширилось и до более крупных региональных авиалайнеров, рассчитанных на 70–110 пассажирских мест, а также меньших по размеру [административных](#) самолётов. Сегодня компания продолжает производить самолёты как для гражданских, так и для военных нужд.

В октябре 2010 года было объявлено о планах по развитию дальнемагистральных [административных](#) авиалайнеров, среди которых на тот момент преобладали самолёты [Gulfstream](#), [Bombardier](#) и [Dassault](#). Через три года, в октябре 2013, компания представляет [Lineage 1000E](#).^[11]

Военно-транспортная авиация[\[править\]](#) / [править вики-текст](#)

19 апреля 2007 года было объявлено о рассматриваемом производстве двухмоторного военно-транспортного самолёта [KC-390](#). Работа началась в 2009 с финансирования [BBC Бразилии](#). Интерес в покупке такого самолёта также выразила бразильская почтовая служба [Correios](#). Кроме того, заинтересованы были и некоторые страны Южной Америки, включая Аргентину.^[12] С использованием многих технологий, разработанных для [Embraer 190](#), KC-390 должен обеспечить грузоподъёмность до 23 тонн,^[13] а также призван заменить транспортные самолёты времён [Холодной войны](#).

Разногласия из-за правительственных субсидий[\[править\]](#) | [править вики-текст](#)

[Всемирной торговой организацией](#) было установлено, что правительства Бразилии и Канады в конце 1990-х — начале 2000-х предоставляли незаконные субсидии частным отечественным авиастроительным компаниям (Embraer и Bombardier Aerospace соответственно).

Собственники и руководство[\[править\]](#) / [править вики-текст](#)

По состоянию на 2008 год акции распределялись между их владельцами следующим образом: Bozano Group — 11,10%, Previ (бразильский пенсионный фонд) — 16,40%, пенсионный фонд Sistel — 7,40%, [Dassault Aviation](#) — 2,1%, [EADS](#) — 2,1%, [Thales](#) — 2,1%, [Safran](#) — 1,1%, правительство Бразилии — 0,3%, остаток находится в свободном обращении ([NYSE](#): [ERJ](#)).

Президент и главный управляющий компании — Маурисиу Ботелью ([порт. *Maurício Botelho*](#)).

Производственные мощности[\[править\]](#) / [править вики-текст](#)

Штаб-квартира расположена в городе [Сан-Жозе-дус-Кампус](#), штат [Сан-Паулу](#). Там же находится и одно из производств. Другие заводы Embraer в Бразилии есть на территории того же штата в городах [Ботукату](#), [Гавиан-Пейшоту](#) и, возможно, некоторых других. Компания имеет представительства в [Пекине](#), [Париже](#), [Сингапуре](#), [Форт-Лодердейле](#) и [Вашингтоне](#).

Производства вне Бразилии[\[править\]](#) | [править вики-текст](#)

- Embraer Португалия/Европа ([Эвора](#), [Португалия](#)).
- Производственные мощности для [Phenom 100](#) и [300](#), Legacy 450 и 500 в [Международном аэропорту Мельбурна](#) (штат [Флорида](#), [США](#)).^[14]

Дочерние компании[\[править\]](#) | [править вики-текст](#)

- EAMS — Embraer Aircraft Maintenance Services Inc. ([Нашвилл](#), штат [Теннесси](#), [США](#)) — служба технической поддержки и обслуживания.
- [OGMA](#) — Indústria Aeronáutica de Portugal ([Алверка-ду-Рибатежу](#), [Португалия](#)) — обслуживание компонентов самолётов, ремонт и производство, а также служба по эксплуатации авиалайнеров.
- Embraer Aircraft Holding, Inc. — штаб-квартира в США находится рядом с [Форт-Лодердейлом](#), [Флорида](#), а офис по международным связям — в [Вашингтоне](#).

Совместные предприятия[\[править\]](#) | [править вики-текст](#)

- [Harbin](#) Embraer ([Харбин](#), [Китай](#)) — производит самолёты семейства ERJ для [китайского рынка](#).

Продукция[\[править\]](#) / [править вики-текст](#)

Коммерческие самолёты[\[править\]](#) | [править вики-текст](#)



[Embraer 175](#) в аэропорту [Оттавы](#)

[Embraer EMB 110 Bandeirante](#)

- [Embraer EMB 120 Brasilia](#)
- [Embraer EMB 121 Xingu](#)
- [Embraer/FMA CBA 123 Vector](#) (совместно с [FMA](#))
- [Embraer ERJ](#), в том числе:
 - Embraer ERJ 135
 - Embraer ERJ 140
 - Embraer ERJ 145

- [Embraer E-Jet](#), в том числе:
 - Embraer 170
 - Embraer 175
 - Embraer 190
 - Embraer 195

Военные самолёты[[править](#) | [править вики-текст](#)]



[EMB-145 AEW&C ВВС Греции](#)

Embraer EMB 111 Bandeirulha — военная модификация [EMB 110 Bandeirante](#)

- [Embraer EMB 312 Tucano](#)
- [Embraer EMB 314 Super Tucano](#)
- [AMX International AMX](#)
- Embraer R-99
- Военные модификации Embraer ERJ 145, в том числе:
 - [Embraer 145 AEW&C](#)
 - Embraer 145 RS/AGS
 - [Embraer R-99](#)
- [Embraer KC-390](#)

Корпоративные самолёты[[править](#) | [править вики-текст](#)]



[Embraer Legacy 600](#)

[Embraer Lineage 1000](#)

- Embraer Legacy, в том числе:
 - Embraer Legacy 450
 - Embraer Legacy 500
 - [Embraer Legacy 600](#)
 - Embraer Legacy 650

- Embraer Phenom, в том числе:
 - [Embraer Phenom 100](#)
 - [Embraer Phenom 300](#)

Сельскохозяйственные самолёты[[править](#) | [править вики-текст](#)]

- [Embraer EMB 202 Ipanema](#)

Самолёты общего назначения[[править](#) | [править вики-текст](#)]

- [Embraer EMB 121 Xingu](#)

Экспериментальные самолёты[[править](#) | [править вики-текст](#)]

- [Embraer MFT-LF](#)

Самолёты, производимые по лицензии[[править](#) | [править вики-текст](#)]

Военные[[править](#) / [править вики-текст](#)]

- Embraer Xavante ([Aermacchi MB-326](#))

Гражданские (общего назначения)[[править](#) / [править вики-текст](#)]

- Embraer Sêneca ([Piper PA-34 Seneca](#))
- Embraer Corisco ([Piper PA-28 Cherokee](#))
- Embraer Carioca ([Piper PA-32](#))
- Embraer EMB 720 Minuano ([Piper PA-32](#))
- Embraer Navajo ([Piper PA-31 Navajo](#))
- Embraer Sertanejo ([Piper PA-32](#))
- Embraer Tupi ([Piper PA-28 Cherokee](#))

Планы на будущее[[править](#) | [править вики-текст](#)]

В мае 2011 Embraer заявила о рассмотрении планов по созданию более крупных авиалайнеров с пятиместными рядами (пять мест, разделённых проходом), но в итоге решает развивать семейство [E-Jet](#) и разрабатывать его второе поколение — [E-jet E2](#).

В феврале 2014 самая молодая авиакомпания Индии, [Air Costa](#), сообщила о заказе на 50 самолётов [E-jet E2](#) общей стоимостью в 2,94 \$ млрд. Заказ также предусматривает возможное приобретение ещё 50-ти самолётов.^[15]

Поставки[[править](#) / [править вики-текст](#)]

Год	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Количество поставленных самолётов	4	32	60	96	160	161	131	101	148	141	130	169	204	244	246	204 ^[16]	205 ^[17]	209

Данные включают в себя военные модификации пассажирских самолётов.

По состоянию на 2015 год в мире эксплуатируется 620 самолётов семейства [ERJ 145](#) и 1102 — [E-Jet](#).

Конкуренция на рынке региональных авиалайнеров [[править](#) / [править вики-текст](#)]

Заказы и поставки в период с 2009 по 2014 год

	<u>ARJ21</u>	<u>CRJ700</u>	<u>E-Jet</u>	<u>MRJ</u>	<u>Superjet 100</u>	<u>Ан-148</u>	год
Поставлено самолётов (всего заказов)	(55)	503 (619)	582 (877)	(65)	(122)	1 (50)	2009
	(87)	576 (649)	671 (916)	(15)	(137)	5 (72)	2010
	(189)	593 (654)	770 (1018)	(15)	3 (168)		2011
	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	2012
	(252)	636 (725)	966 (1212)	(165)	23 (229)		2013
	(306)	692 (779)	1090 (1339)	(223)	54 (296)	29 (46)	2014

Контрольные вопросы (Назорат саволлар)

1. Расскажите краткую историю и современное состояние компании «Боинг»?
2. Какие гражданские воздушные суда, производит компания «Боинг»?
3. Расскажите краткую историю и современное состояние компании «Аэрбус»?
4. Какие гражданские воздушные суда, производит компания «Аэрбус».
5. Расскажите о деятельности авиакомпании «Uzbekistan Airways». Из каких самолётов состоит воздушный парк авиакомпании «Uzbekistan Airways»?

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

11. Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart. The Global Airline Industry, 2nd Edition. Willey. September 2015.
12. John David Anderson. Introduction to Flighth. 7th Edition. McGraw-Hill Education. 2013.
13. Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 2000 г.
14. Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 2001 г.
15. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".
16. Руководство по технической эксплуатации самолета Ил-114-100. ОАО АК «Ил». 2000г.

5. http://www.elibrary.ru/menu_info.asp

6. <http://www.boeing.com>

7. <http://www.airbus.com>

8. <http://www.ge.com>

9. <http://www.pw.utc.com>

10. <http://www.rolls-royce.co.uk>

11. <http://www.bombardier.com>

12. <http://www.atraircraft.com>

13. <http://www.uacrussia.ru>

Материалы к практическому занятию-3.

КОМПАНИЯ: BOMBARDIER

канадская машиностроительная компания. Штаб-квартира — в **Монреале**, провинция **Квебек**.

История

Компания была основана в городе Валкур (Valcourt, провинция **Квебек**) в **1942 году** под названием *L'Auto-Neige Bombardier Limitée* Жозеф-Арманом Бомбардье и первоначально специализировалась на выпуске снегоходов. Авиастроением компания занялась с середины 1980-х годов.

В 2003 году компания продала 65 % акций своего подразделения Bombardier Recreational Products, которое занимается производством **снегоходов**, **вездеходов**, **гидроциклов**, моторных лодок и прочей техники для активного отдыха, сконцентрировавшись на железнодорожном машиностроении и авиастроении. На 2012 год 50 % BRP принадлежало инвестиционному фонду **BainCapital**, 15 % — у Caissede

Dépôt&Placementsdu Québec, а оставшиеся 35 % акций Bombardier Recreational Products принадлежат семье Бомбардье.

Компания контролируется семьёй Бомбардье^[1]. Президент — Пьер Бодуэн.

Компания производит самолёты, железнодорожную технику, трамваи.

Основные подразделения компании — крупнейший в мире производитель железнодорожной техники Bombardier Transportation и Bombardier Aerospace — четвёртый в мире производитель гражданских самолётов после Boeing, Airbus и Embraer.^[1]

В 2018 году в Bombardier работало 59,8 тыс. человек.

Выручка компании в 2008/2009 финансовом году — \$19,7 млрд (рост на 12,6 %, в 2007 — \$17,5 млрд), чистая прибыль — \$1 млрд (рост в 3,2 раза, в 2007 — \$317 млн).^[2]

Выручка в 2015/2016 финансовом году — \$14,73 млрд, чистая прибыль — \$249 млн. За данный период компания продала 337 самолётов, в том числе 149 — предназначенных для региональных перевозок (Q300, Q200 и Q400).

Самолётостроение

Основная статья: [Bombardier Aerospace](#)

Компания относится к крупнейшим мировым производителям самолётов бизнес-класса и самолётов регионального предназначения.

Bombardier Aerospace — четвёртый в мире производитель гражданских самолётов после Boeing, Airbus и Embraer.

Бизнес-джеты



Посадка *Bombardier Global* в международном аэропорту Монреаля

Bombardier Global



Regional CRJ-200

В 2010 году Bombardier обновил линейку бизнес-джетов^[4]:

- Bombardier Global Express XRS, Bombardier Global 5000
- BombardierGlobal 6000, BombardierGlobal 7000
- BombardierGlobal 8000 (поступит в эксплуатацию в 2017 году)


Коммерческие реактивные самолёты

BombardierCRJ100/CRJ200 (50 пасс.),
BombardierCRJ700/CRJ900/CRJ1000 (70-100 пассажиров),
BombardierCSeries (100-160 пассажиров)
Bombardier C-Series

Bombardier C-Series



Тип узкофюзеляжный двухмоторный

Производитель  [Bombardier](#)

Первый полёт [16 сентября 2013 года](#)

Начало эксплуатации План: CS100 - вторая половина 2015 года^[1]

План: CS300 - начало 2016 года

Статус	CS100 — тестирования/первый полёт CS300 — тестирования/первый полёт
Единиц произведено	6 ^[2] тестовые
Стоимость программы разработки	<u>\$</u> 4,4 млрд ^[3]
Стоимость единицы	CS100: <u>\$</u> 62 млн CS300: <u>\$</u> 71 млн ^[4]

 [Изображения на Викискладе](#)

Bombardier C-series — проект семейства [пассажирских узкофюзеляжных двухмоторных реактивных самолётов](#) средней дальности канадской компании [Bombardier Aerospace](#). Планируются модели *CS100* на 110 мест и *CS300* на 130 мест (первоначально были названы C110 и C130). Первый полёт был первоначально запланирован на вторую половину 2012 года, затем перенесён на июнь 2013. В итоге первый полёт Bombardier CS100 состоялся 16 сентября [2013 года](#)^[5]. Первая поставка заказчику была запланирована на конец 2014 года, затем перенесена на вторую половину 2015 года^{[3][6]}.

Основными конкурентами являются [Boeing 737 Next Generation](#) и [Airbus A320](#), а также [Embraer E-Jet](#). Bombardier планирует добиться [расхода топлива](#) на 20 % меньше чем у конкурентов.

Разработка

Самолёт Bombardier C-Series содержит особенности, подобные тем, которые содержатся в [Boeing 787 Dreamliner](#) и [Airbus A350](#): больше используются [композитные](#) материалы, «[стеклянная кабина](#)», подвижные багажные полки, что позволяет каждому пассажиру убрать значительную часть ручной клади. Самолёты C-Series будут содержать 70 % современных материалов, включая 46 % композитных материалов и 24 % алюминиево-литиевых сплавов, что позволит на 15 % снизить стоимость мили полёта и существенно снизить эксплуатационные расходы.

Основные технические характеристики

Размеры	CS100	CS100ER	CS300	CS300ER
Длина (м)	34.9	34.9	38.0	38.0
Размах крыльев (м)	35.1	35.1	35.1	35.1
Высота (м)	11.5	11.5	11.5	11.5
Площадь крыла (кв.м)	112.3	112.3	112.3	112.3
Макс. взлетный вес (кг)	54 930	58 150	59 560	63 100
Макс. посадочный вес (кг)	50 580	50 580	55 340	55 340
Дальность полета с макс. загрузкой (км)	4 000	5 460	4000	5 460
Макс. крейсерская скорость (км/ч)	870	870	870	870
Потолок (макс. высота полета) (м)	12 500	12 500	12 500	12 500
Длина разбега (м)	1 500	1 500	1 900	1890
Длина пробега (м)	1 350	1 350	1 350	1 350
Двигатели	PW1500G, 2 x 9550 кгс	PW1500G, 2 x 10600 кгс	PW1500G, 2 x 9550 кгс	PW1500G, 2 x 10600 кгс
Кол-во кресел (эконом)	110	110	130	130
Кол-во кресел (эконом/ бизнес)	99	99	120	120
Шаг кресел эконом класса (см)	81	81	81	81
Ширина салона (м)	3.27	3.27	3.27	3.27
Высота салона	2.13	2.13	2.13	2.13

(м)				
Ширина кресла эконом (м)	0.48	0.48	0.48	0.48

Турбовинтовые самолёты

Bombardier Q Series

Bombardier DHC-8 / Q серия или **Бомбардье Дэш 8** (также обозначается как **DHC-8**) — канадский двухмоторный турбовинтовой ближнемагистральный военно-транспортный, пассажирский самолёт для линий малой и средней протяжённости, разработанный и выпускаемый канадской авиастроительной компанией deHavillandCanada до 1992 года. С 1992 года по настоящее время Bombardier DHC-8 производится канадской авиастроительной компанией BombardierAerospace, которая в 1992 году выкупила компанию DeHavillandCanada у американской авиастроительной компании Boeing. С 1996 года самолёт носит обозначение **Q** — **серия** от английского слова «тихий» (англ. quiet), благодаря установленной системе активного шумоподавления (англ. Active Noise and Vibration Suppression (ANVS) system), разработанной для снижения уровня шума в салоне самолёта и снижения вибрации до уровня турбореактивных авиалайнеров. По настоящее время построено 1169 самолётов Bombardier DHC-8 всех модификаций.

Модификации: BOMBARDIER DHC-8M-100

Bombardier DHC-8M-100 - транспортная модификация самолета Bombardier DHC-8. Произведено 2 самолета данной модификации для транспортной авиации Канады.

BOMBARDIER CC-142

Bombardier CC-142 - военно-транспортная модификация самолета Bombardier DHC-8, предназначенная для ВВС Канады в Европе. **BOMBARDIER E-9A** - патрульная модификация самолета Bombardier DHC-8, предназначенная для ВВС США, которая используется для обеспечения военных учений США в Мексиканском заливе. 2 самолёта базируются на американском военном аэродроме Tyndall AFB, расположенном в штате Флорида (США).

Bombardier DHC-8-Q200 - пассажирская модификация самолета Bombardier DHC-8, аналогичная модификации Bombardier DHC-8-200, но с наличием системы активного шумоподавления (ActiveNoiseandVibrationSuppression (ANVS) system).

Серия 300 DHC-8-300

Удлинённая на 3,43 м версия, 50-56 местный пассажирский самолёт, введённый в эксплуатацию в 1989. Оснащён двигателями PW123 или PW123B или PW123E, мощностью 2500 л.с. (1865 кВт).

DHC-8-300A Модификация DHC-8-300 с увеличенной полезной нагрузкой.

Q300 Модификация DHC-8-300 с системой активного шумоподавления (ANVS).

Серия 400 Q400 Увеличенная модификация, 70-78-местный пассажирский самолёт, введённый в эксплуатацию в 2000 году. Крейсерская скорость на 140 км/ч выше, чем у предыдущих версий, и составляет 667 км/ч. Самолёт оснащён двигателями PW150A, максимальной мощностью 5071 л.с. (3783 кВт)(крейсерская мощность 4850 л.с. (3618 кВт)). Практический потолок составляет 7600 м для стандартных вариантов; для самолётов, оснащённых выпадающими кислородными масками пассажиров, потолок составляет 8200 м. Все самолёты модификации Q400 имеют систему активного шумоподавления (ANVS).



Подготовка Bombardier Q400 к вылету на аэродроме [Сплит](#)

Q400 NextGen

Модификация Q400 с улучшенным салоном, освещением, иллюминаторами, верхней багажной полкой и с уменьшенными расходом топлива и стоимостью обслуживания.

Q400-MR

Морская бомбардировочная модификация Q400 для *French Sécurité Civile*.

Лётно-технические характеристики

	Q200 ^[2]	Q300 ^[3]	Q400 ^[4]
Начало эксплуатации	1995	1989	2000
Технические характеристики			
<u>Экипаж</u>	2 человека		
Типовая пассажировместимость	37 (один класс)	50 (один класс)	70 (один класс)
Пассажировместимость	37-39	50-56	68-78
Длина	22,25 м	25,68 м	32,81 м
Высота	7,49 м	7,49 м	8,3 м
Диаметр фюзеляжа	2,69 м		
Размах <u>крыла</u>	25,89 м	27,43 м	28,4 м
Площадь крыла	54,4 м ²	56,2 м ²	63,1 м ²
Масса снаряжённого	10483 кг	11791 кг	17185 кг
Масса самолёта без топлива	14696 кг	17917 кг	25855 кг
Максимальная взлётная масса	16466 кг	19505 кг	29257 кг
Максимальная посадочная масса	15649 кг	19051 кг	28009 кг
Масса коммерческой нагрузки с полным запасом топлива	3407 кг	5138 кг	8670 кг
Запас топлива	3160 л		6526 л
Двигатели	2× PW123C/D	2× PW123B	2× PW150A
Габариты пассажирского салона			
Максимальная ширина салона	2,03 м		
Длина салона	9,1 м	12,6 м	18,8 м
Лётные характеристики			
<u>Крейсерская скорость</u>	537 км/ч	528 км/ч	667 км/ч
Практическая дальность с <u>типовой</u> коммерческий	1713 км	1558 км	2522 км

нагрузкой			
Практическая дальность с LR баками	н/д	2034 км	2048 km
Длина разбега с максимальной взлётной массой	1000 м	1178 м	1402 м
<u>Практический потолок</u>	7620 м		8230 м

Компания «ATR»

Европейский франко-итальянский концерн производитель турбовинтовых самолетов — компания ATR во время авиасалона в Фарнборо заключила контракты на поставку новых ВС с четырьмя компаниями. Заказы разместили национальный перевозчик Лаоса Lao Airlines, тайваньская авиакомпания Trans Asia Airways, датская лизинговая компания Nordic Aviation Capital и американский лизингодатель Air Lease Corporation.

Lao Airlines подписала контракт на поставку двух самолетов ATR 72-600 общей стоимостью 47 млн долл. по каталожным ценам. В парке авиаперевозчика сейчас эксплуатируются четыре самолета ATR 72-500. Lao Airlines заявила, что самолеты приобретаются для расширения флота с целью повышения частоты выполнения полетов на уже существующих маршрутах. Также авиакомпания планирует открыть новые региональные направления.

Trans Asia Airways заказала восемь ATR 72-600 и разместила опцион еще на одну такую же машину. Стоимость контракта оценивается в 210 млн. долл. Поставки запланированы на 2017–2019 гг. Самолеты приобретаются для замены в парке авиаперевозчика девяти ATR 72-500.

Подписанный с NordicAviation контракт лишь подтверждает заинтересованность датского лизингодателя в турбовинтовых самолетах. Компания заказала один ATR 42-600, но уже располагает контрактами на 10 ATR 72-600 и два ATR 72-500. Американский лизингодатель Air Lease Corporation подтвердил размещенный в 2018 г. предварительный контракт на десять самолетов ATR 72-600, при этом два ВС были переведены из опциона в твердый заказ. Таким образом, общий парк самолетов ATR такого типа у лизинговой компании увеличился до 14 машин. Самолеты будут поставлены заказчику в сентябре 2013 г.

Всего с начала года ATR получил заказы на 24 самолета (23 ATR 72-600 и один ATR 42-600). Выступая на пресс-конференции в Фарнборо, гендиректор компании ATR Филиппо Баньято заявил, что при имеющемся портфеле заказов более чем на 200 самолетов ATR занимает примерно две трети рынка региональных турбовинтовых самолетов в 50–90-местном сегменте.

"Авиационный рынок становится все более сегментированным. Турбопропы вместимостью до 90 пасс. становятся все более востребованы, и позиции ATR в этом сегменте очень хороши, — говорит Филиппо Баньято. — Самолеты с пропеллерами сейчас составляют 80% портфеля заказов на ВС до 90 кресел. Что касается турбореактивных региональных самолетов, то их операционные расходы выше, чем у турбовинтовых, и их продажи все более смещаются в сегмент с большей вместимостью, тогда как в сегменте до 90 мест роль турбопропов будет все более доминирующей".

ATR 42 – это турбовинтовой самолет, который относится к семейству ближнемагистральных крылатых машин от франко-итальянского авиаконцерна «AvionsdeTransportRegional». ATR 42 является региональным двухмоторным самолетом. Чаще всего он используется для перевозок пассажиров на небольших маршрутах.

Сборка этой модели происходит в Тулузе. Проект по разработке самолета был открыт в 1981 г. ATR 42 был сертифицирован в 1985 г. Базовая версия самолета рассчитана на перевозку 42 человек. Максимальное расстояние равно 1500 км, а средняя скорость самолета составляет 450 км/ч. Уникальная конструкция крыла обеспечивает ему хорошую устойчивость даже на небольших скоростях (при посадке).

В 1996 г. эту модель сняли с производства, однако такие самолеты до сих пор эксплуатируются. Специалисты предложили улучшенную версию данной модели - ATR 42-500. Этот самолет отличается эргономичным дизайном, большой грузоподъемностью и хорошей шумоизоляцией. На нем установлены 6-лопастные винты из композитных материалов. Еще более прогрессивной версией считается ATR 42-600 – турбовинтовой ближнемагистральный самолет, производство которого ведется с 2007 г.

ATR 72





ATR-72 пассажирский двухмоторный турбовинтовой самолёт для среднемагистральных перелётов. Самолёт предназначен для перевозки до 74 пассажиров одного класса на средние расстояния и управляется двумя пилотами.

Контрольные вопросы:

1. Бразильская авиастроительная корпорация “**EMBRAER**”, воздушные суда корпорации.
2. Канадская машиностроительная корпорация “**Bombardier**”, воздушные суда корпорации.
3. Европейская франко-итальянская компания «**ATR**».
4. Расскажите коротко, как работает двухконтурный турбореактивный двигатель и его конструктивные особенности?
5. Расскажите коротко, как турбовинтовой двигатель и его конструктивные особенности?

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart. The Global Airline Industry, 2nd Edition. Willey. September 2015.
2. John David Anderson. Introduction to Flighth. 7th Edition. McGraw-Hill Education. 2013.
3. Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 2004 г.
4. Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 2000 г.
5. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".
6. Руководство по технической эксплуатации самолета Ил-114-100. ОАО АК «Ил». 2000г.

4-практические занятия:

Система технического обслуживания, ремонта и восстановления ВС

Цели и задачи. Ознакомить слушателей с системой технического обслуживания воздушных судов, типами технического обслуживания, ремонта и восстановления элементов ВС. Ознакомить слушателей с видами технического обслуживания ВС.

В процессе проведения практического занятия, согласно руководства по технической эксплуатации (РТЭ) самолета Ил-114-100, изучаются процессы технического обслуживания агрегатов планера.(РТЭ, разделы-057, 055, 032, 053). Данные разделы РТЭ представлены в приложениях №4..№7. ¹

Приложения:

1. видео по самолетам: В-747, В-737, В-767, В-777, В-787, А-380, А-350, А320, МС-21 и др.

¹Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart. The Global Airline Industry, 2nd Edition. Willey. September 2015.p 150

2. видео по авиационным двигателям
3. новости авиации за 2014 -2016 годы.
4. Руководство по ТЭ Ил-114, раздел-057, крыло.
5. Руководство по ТЭ Ил-114, раздел-053, фюзеляж.
6. Руководство по ТЭ Ил-114, раздел-055, оперение.
7. Руководство по ТЭ Ил-114, раздел-032, шасси.

Контрольные вопросы:

- Как работать с руководством по технической эксплуатации ВС?
- Виды технического обслуживания ВС.
- Что понимается под термином «техническое обслуживание ВС по состоянию»?

Использованные литературы:

- Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart. The Global Airline Industry, 2nd Edition. Wiley. September 2015.
- John David Anderson. Introduction to Flight. 7th Edition. McGraw-Hill Education. 2013.
- Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 1994г
- Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 1997г.
- 5. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".

Контрольные вопросы (Назорат саволлар)

1. Для чего предназначены режимы технического обслуживания и ремонта авиационной техники?
2. Объясните особенности структуры эксплуатационно-технической документации?
3. Для чего служит «Руководство по технической эксплуатации»?

4. Что собой представляет авиационная транспортная система?
5. Объясните назначение системы технического обслуживания и ремонта авиационной техники?

V. БАНК КЕЙСОВ

Турбореактивный двигатель работает по термодинамическому циклу Брайтона следующим образом: на взлете воздух из наружной среды засасывается во входное устройство. Осевая скорость перед компрессором доходит до 150-200 м/с. В полете на больших скоростях, воздух подвергается динамическому сжатию во входном устройстве. Второй ступенью сжатия служит многоступенчатый осевой компрессор. В процессе сжатия воздух нагревается от 220 до 380 градусов. Осевая скорость на выходе из компрессора равна 100-120 м/с. В результате сжигания топлива топливо-воздушной смеси в камере сгорания температура рабочего тела доходит до 1200-1500 градусов. Полученные продукты сгорания расширяются в турбине и в выходном сопле. При этом в турбине создается механическая энергия для привода компрессора. Осевая скорость газов на выходе из турбины составляет 300-450 м/с, а на выходе из реактивного сопла доходит до 600-750 м/с. В результате истечения газа с большой скоростью из реактивного сопла возникает реактивная тяга.

Проблема: В процессе сжатия воздух нагревался 400 градусов. В результате сжигания топлива топливо-воздушной смеси в камере сгорания температура рабочего тела доходило до 1600 градусов. При этом в турбине должно создается механическая энергия для привода компрессора произошла ошибка.

Задание:

- Проанализировать задание в процессе сжатия воздуха
- Выбрать сгорания температуры
- Выбрать способ выполнения ФСА
- Выбрать механическую энергию для привода компрессора.

VI. ГЛОССАРИЙ

Аэропорт	Комплекс сооружений, предназначенный для приемки, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения и необходимое оборудование.	The complex of buildings designed for receiving, sending aircraft and air transport services, having for that purpose airfield, terminal and other ground facilities and the necessary equipment.
Авиакомпания, авиапредприятие *	Всякое авиатранспортное предприятие, осуществляющее регулярные международные воздушные сообщения или предлагающее свои услуги в этой области (статья 96 конвенции о международной гражданской авиации).	Any air transport enterprise performing scheduled international air services or offering their services in this area (Article 96 of the Convention on International Civil Aviation).
Большой самолет	Самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг.	The plane, which has a maximum certificated take-off mass of over 5700 kg.
Вертолет	Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.	Aerodrome or a specific surface area in the building, designed in whole or in part for the arrival, departure and the helicopter movement on the surface.
Вертодром	Аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности.	The aircraft is heavier than air, which is supported in flight in air mainly due to reactions with one or more rotors, power plant rotatable about axes located approximately in the vertical position.
Летная эксплуатация	Комплекс работ, предусмотренный	The complex of works envisaged Flight Manual for aircraft

воздушного судна	Руководством по летной эксплуатации по управлению воздушным судном, его системами и оборудованием, осуществляемый экипажем при выполнении полетного задания с момента запуска двигателей до их выключения.	management, its systems and equipment, carried out by the crew in the performance of the flight mission since the launch of their engines to shutdown.
Монтажная площадка	Специально подобранный участок на здании, сооружении, судне, предназначенный для установки (монтажа, погрузки) или снятия (демонтажа, выгрузки) грузов на внешней подвеске с помощью вертолета или дирижабля, аэростата, воздушного шара. Монтажная площадка должна отвечать требованиям, данного типа воздушного судна и технологии данного вида авиационных работ.	Specially selected section on the building, construction, vessel, designed for mounting (mounting, handling) or removal (dismantling, unloading) of cargo on external sling by helicopter or dirigible, balloon, balloon. The mounting area must comply with the requirements of this type of aircraft and the technology of this type of aerial work.
Обслуживающий персонал экипажа	Члены экипажа, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право выполнения определенных служебных обязанностей во время выполнения задания на полет, не связанных с летной эксплуатацией воздушного судна.	Crew members with special training and a certificate for the right to perform certain duties during the quest for the flight of non-flight operation of the aircraft.
Обледенение	Отложение льда на различных частях воздушного судна	The deposition of ice on various parts of the aircraft
Погрузка	Процесс помещения грузов, почты, багажа и борт припасов на борт воздушного судна для перевозки определенным рейсом, за исключением грузов, почты, багажа и борт припасов, которые были погружены на предыдущем этапе данного	The process of cargo spaces, mail, baggage and supplies on board the aircraft for the transport of certain flights with the exception of cargo, mail, baggage and onboard supplies that were shipped in the previous phase of the direct flight.

	прямого рейса.	
Посадка (на воздушное судно)	Вступление лиц на борт воздушного судна с целью совершения полета, за исключением членов экипажа и пассажиров, которые были взяты на борт на предыдущем этапе данного прямого рейса.	The entry of persons on board the aircraft for the purpose of committing the flight, except for crew members and passengers who have been taken on board at an early stage of the direct flight.
Рабочая площадь	Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).	Part of the airport, intended for take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the maneuvering area and apron (aprons).
Соответствующий полномочный орган ОВД	Назначенный государством соответствующий полномочный орган, на который возложена ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства.	Appointed state appropriate authority, which is responsible for providing air traffic services within the airspace.
Техническое обслуживание	Работы, необходимые для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая капитальный ремонт, ремонт, проверку, замену, модификацию или устранение дефекта, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании.	The work necessary to ensure the continuing airworthiness of aircraft, including overhaul, repair, inspection, replacement, modification or elimination of the defect, performed either alone or in combination.
Эксплуатант	лицо, организация занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.	a person, an organization engaged in the operation of aircraft or offering their services in this area.
Эксплуатант занимающийся специальными авиационными работами	лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией коммерческой авиации в сельском хозяйстве, строительстве, для аэрофотосъемки и других видов аэросъемки, включая	person, organization or enterprise engaged in the operation of commercial aircraft in the agriculture, construction, for aerial photography and other aerial survey, including surveillance and patrols, as well as

	наблюдение и патрулирование, а также для аварийных операций, таких, как санитарные и спасательные полеты.	for emergency operations, such as sanitary and rescue flights.
Персонал от которого зависит безопасность полетов	Лица, ненадлежащее выполнение которыми своих обязанностей и функций может поставить под угрозу безопасность полетов авиации, включая членов экипажа, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеров УВД, но не ограничиваясь перечисленными категориями работников.	Those improper fulfillment of their duties and which functions could jeopardize aviation safety, including members of the crew, the staff on aircraft maintenance and air traffic controllers, but not limited to categories of workers.
Летное поле	Часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос со свободными зонами, рулежные дорожки, перроны, места стоянок и площади специального назначения.	Part of the aerodrome on which the one or more airstrips with free areas, taxiways, aprons, parking space and space for special purposes.
Обслуживание воздушного движения	Общий термин, означающий в соответствующих случаях полета.	Generic term meaning the flight, as appropriate.
Перрон	Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.	A certain area of land aerodrome, intended to accommodate aircraft for embarking or disembarking passengers, loading or unloading of mail or cargo, fueling, parking or maintenance.

VII. СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Основная литература:

1. Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart. The Global Airline Industry, 2nd Edition. Willey. September 2015.
2. John David Anderson. Introduction to Flighth. 7th Edition. McGraw-Hill Education. 2013.
3. Авиационные правила, часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. ЛИИ им. М. М. Громова, 2004 г.
4. Авиационные правила, часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов. АО "Авиаиздат". 2000 г.
5. Авиационные правила, часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники. ОАО "Авиаиздат".
6. Руководство по технической эксплуатации самолета Ил-114-100. ОАО АК «Ил». 2000г.

II. Ресурсы интернета:

14. www.avia.ru
15. http://www.elibrary.ru/menu_info.asp
16. <http://www.boeing.com>
17. <http://www.airbus.com>
18. <http://www.ge.com>
19. <http://www.pw.utc.com>
20. <http://www.rolls-royce.co.uk>
21. <http://www.bombardier.com>
22. <http://www.atraircraft.com>
23. <http://www.uacrussia.ru>