ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

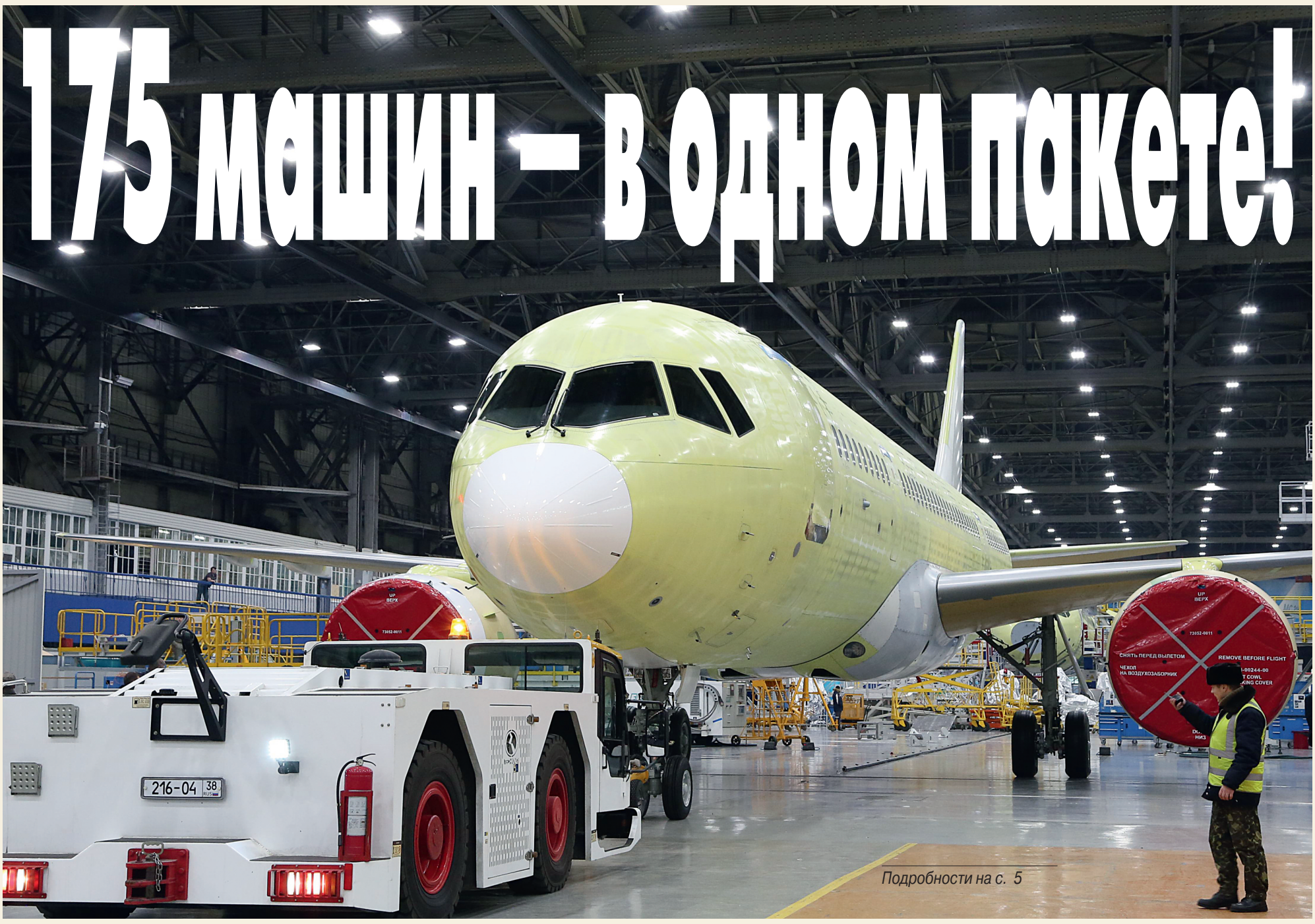
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 49 (44229)
Декабрь 2019

Еженедельный Вестник

175 машин – в одном пакете!



Подробности на с. 5

Иркутский авиационный завод успешно завершил сборку четвертого лайнера МС-21-300 для летных испытаний

Вернисаж в Совете Федерации

Студент МГТУ ГА провел экскурсию для випов на выставке «Регионы России. Колесо истории»

Подробности на с. 9

Подробности на с. 11

Восток – это возможности

Dubai EXPO 2020 даст мощный импульс развитию сотрудничества России с государствами региона

Воздушный транспорт гражданской авиации № 49 Еженедельник

Главный редактор Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

Александр Нерадько, руководитель Росавиации

Василий Шапкин, первый заместитель генерального директора НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» научный руководитель ГосНИИ ГА

Галина Пономарева, заместитель главного редактора газеты «Воздушный транспорт»

Виктор Горбачев, генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Марина Володина, зам.генерального директора ЗАО «Сирена-Трэвел»

Владимир Пономаренко, академик Российской академии образования РФ, Заслуженный деятель науки РФ

Евгений Каблов, генеральный директор ВИАМ, член Совета по науке и высоким технологиям при Президенте России

Виктор Чуйко, президент, генеральный директор Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения»

Игорь Семенченко, член-корреспондент Академии военных наук РФ, генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем: Фрунзенская набережная, д. 48, кв. 48 г. Москва, 119270

Телефон для контактов, подписки **(495) 953-34-89**

e-mail: sergus48@gmail.com

airtransavia@gmail.com

Знакомьтесь! Наш обновленный сайт: **http://voztrans.ukit.me/**

(ПР) — пресс-релизы, материалы public relations, публикации на правах рекламы; ответственность за содержание рекламы редакция не несет.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Ответственность за достоверность фактов, изложенных в материалах «ВТ», несут авторы.

При перепечатке ссылка на «Воздушный транспорт» обязательна.

Издатель ООО «Издательский Дом «ПринтАвиа»

Газета зарегистрирована в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.

Отпечатано в типографии ООО «МЕДИАКОЛОР» 105187, г. Москва, Сигнальный презд, д. 19

Заказ Тип. № 2028

Подписку можно оформить в любом отделении связи

Сколько жизней у вертолёта

Как гармонизировать взаимоотношения участников и регуляторов рынка вертолетной индустрии России

В предыдущем номере нашей газеты («ВТ» №47) мы начали публикацию заметок своего специального корреспондента с XII форума Ассоциации вертолетной индустрии, собравшего в Тюмени 7-8 ноября более 300 представителей этой отрасли. Участники дискуссий обсудили проблемы эксплуатации имеющегося авиапарка у компаний-операторов, а также вопросы подготовки квалифицированных кадров. Тему форума организаторы заявили так: «Деятельность оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». Сегодня мы продолжаем наш рассказ из Тюмени заметками с «секционки».

Проблеме модернизации было посвящено заседание первой секции Вертолётного форума. Вести его организаторы доверили доктору технических наук, заместителю генерального директора по научно-техническому прогрессу, качеству и безопасности АО «НПК «ПАНХ», руководителю технического комитета и члену Президиума АВИ **Олегу Худоленко.** В своем докладе он рассмотрел схему взаимоотношений участников и регуляторов рынка вертолетной индустрии.

Основными составляющими этой схемы являются заказчики вертолетных работ и эксплуатанты. Последние взаимодействуют с разработчиками и производителями вертолетов и компонентов для них. Спикером проанализированы причины кризиса во взаимоотношениях между производителями и эксплуатантами. Одна из них – разрушение государственной системы управления авиапромышленностью и гражданской авиацией. Это привело к отсутствию ясных ориентиров гражданского развития отрасли в интересах государства, экономики, регионов и граждан.

Нет сегодня и реального органа координации и согласования развития отрасли и интересов участников рынка вертолётных услуг. Система решения оперативных вопросов деятельности вертолётных операторов (ресурсы, модернизация и т.п.) стала сложной и размытой. Краткосрочные и локальные финансовые разнонаправленные интересы преобладают над стратегической и целевой линией развития экономики.

Продолжение на с. 6-7

Будьте здоровы, летайте!

Главная задача специалистов авиационной медицины — продление профессионального долголетия авиаторов

Кто смотрел фильм Александра Митты «Экипаж», тот помнит, каким негодованием был преисполнен один из главных героев, командир воздушного судна Андрей Тимченко (его играет Георгий Жжёнов) после решения комиссии списать его: «Я на этих коновалов найду управу!» Увы, болезнь нашла управу на него самого. Согласно первой версии сценария, летчик умирает. Но в таком виде худсовет не утвердил фильм: должен быть непременно Happy End. И быть по сему: второй пилот Валентин Ненароков (Анатолий Васильев) принимает эстафету командира корабля.

Герой этого фильма не оригинален: в сознании многих представителей лётного состава врачебно-лётная экспертная комиссия (ВЛЭК) является репрессивным органом, цель которого – списать всех. Бортинженер-бард Евгений Трофимов даже сатирическую песню о ВЛЭК написал.

Но стереотип, по которому врач — это враг лётчика, несправедлив. В истории авиации мы знаем прецедент, который этот стереотип опровергает. Это возвращение в строй Алексея Маресьева, о чём знает каждый школьник. «Повесть о настоящем человеке», которую написал наш коллега, журналист Борис Полевой, входила в школьный курс литературы. И одним из героев повести был военный врач Василий Васильевич, который и помог Маресьеву вернуться к лётной работе.

Искоренить враждебность авиаторов по отношению к врачам — такова одна из основных задач Второго Международного Конгресса «Актуальные вопросы авиационной медицины», который проходил в Москве с 31 октября по 2 ноября (заметки с конгресса - в «ВТ» №46). Первые два дня заседания проводились в конференц-зале «Москва» отеля «Рэдиссон Блю», в заключительный день 2 ноября был проведён круглый стол «Медицинское освидетельствование и врачебно-лётная экспертиза авиационного персонала гражданской авиации». Местом для его работы был выбран конференц-зал Центральной клинической больницы гражданской авиации.

С презентацией ЦКБ ГА выступил заведующий консультативной поликлиникой при этой больнице, кандидат медицинских наук Артём Юровский.

Продолжение на с. 9

«Ансат» стартует в Мексике

Craft и «РВС» запускают центр для обслуживания и эксплуатации вертолетов в Латинской Америке

Представители авиационной компании Craft Aviacenter, планирующей в следующем году начать эксплуатацию и обслуживание российских вертолетов «Ансат», посетили многофункциональный вертолетный центр «Хелипарк Подушкино» и ознакомились с технической базой и опытом «Русских Вертолетных Систем».

Компании договорились о запуске совместного проекта по выводу вертолетов типа «Ансат» на рынки Латинской Америки. Эксплуатация и обслуживание первых вертолетов данного типа в Мексике будет осуществляться специалистами РВС.

АО «Русские Вертолетные Системы» — первый и крупнейший гражданский эксплуатант вертолетов типа «Ансат». В парке Компании сегодня 14 вертолетов данного типа, 12 из которых оснащены современным медицинским модулем «Казанского агрегатного завода», а также 2 «Ансата» в ВИП модификации. Также компания располагает 5 вертолетами Ми-8АМТ/МТВ, которые оснащены современным медицинским оборудованием. В 2019 году ожидается поставка дополнительных партий вертолетов.

Craft Aviacenter — мексиканская авиационная компания, предоставляющая услуги по продаже и эксплуатации вертолетов, в том числе и российских производителей. По словам Заместителя генерального директора холдинга «Вертолеты России» Игоря Чечикова, в активной стадии находится создание центра технического обслуживания вертолетов типа «Ансат» в мексиканском городе Гвадалахаре. Этот проект Craft Aviacenter реализует в тесном сотрудничестве с холдингом «Вертолеты России». Планируется, что запуск центра в эксплуатацию состоится в 2020 году.

Ранее представителями Craft Aviacenter озвучивалась возможность закупить до 15 «Ансатов», которые будут эксплуатироваться для ВИП-перевозок, пожаротушения и других нужд. Первый борт данного типа должен поступить в распоряжение компании в ближайшее время.

Специалисты компании «Русских Вертолетных Систем» продемонстрировали ВИП и медицинскую версии вертолета «Ансат», эксплуатируемые компанией, ангарный, технических и диспетчерский комплексы «Хелипарка Подушкино», медицинский модуль производства «Казанского Агрегатного Завода», разработки собственной инженерной службы, включая автономную мобильную систему ночного старта.

Сценарий для ток-шоу

Госдума приняла закон об использовании транспортной полицией электрошокеров

Госдума на пленарном заседании приняла закон о возможности использования электрошокеров сотрудниками транспортной полиции. Законом электрошоковые устройства включаются в перечень оружия, которое имеют право приобретать, хранить и носить сотрудники подразделений транспортной безопасности.

Законопроект был принят в первом чтении в мае 2018 года. Правительство РФ тогда поддержало законопроект при условии его доработки. В частности, в заключении кабмина отмечалось, что необходимо предусмотреть в проекте норму, предоставляющую ведомственной охране федеральных органов исполнительной власти в области транспорта право на получение, хранение и использование боевого ручного стрелкового оружия для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств первой и второй категорий от актов незаконного вмешательства.

Это обосновано тем, что к подразделениям транспортной безопасности относятся подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта. Также Правительство указало, что первоначальной редакцией законопроекта не охватываются такие виды гражданского оружия как электрошоковые устройства и искровые разрядники отечественного производства. Ко второму чтению законопроект был доработан с учетом замечаний.

Законом подразделениям транспортной безопасности предоставляется право на приобретение, хранение и использование электрошоковых устройств и искровых разрядников отечественного производства. Работники подразделений транспортной безопасности вправе будут их применять на объектах транспортной инфраструктуры для их защиты от актов незаконного вмешательства в случаях отражения нападения на эти объекты и на работников подразделений транспортной безопасности, а также для задержания лиц, совершающих преступления или правонарушения.

Работа транспортной полиции в аэропорту

При этом устанавливается запрет на применение электрошоковых устройств и искровых разрядников в отношении женщин с видимыми признаками беременности, лиц с явными признаками инвалидности и малолетних, за исключением случаев, если указанные лица оказывают вооруженное сопротивление, совершают нападение, угрожающее жизни или здоровью работников транспортной полиции.

Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-октябрь 2018-2019 гг.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		январь-октябрь 2018 г.	январь-октябрь 2019г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот	тыс.пасс.км.	243 817 081,85	276 097 988,06	113,2
в том числе:				
Международные перевозки		136 238 029,64	160 062 259,50	117,5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		122 718 047,46	148 058 543,94	120,6
между Россией и странами СНГ		13 519 982,18	12 003 715,56	88,8
Внутренние перевозки		107 579 052,21	116 035 728,56	107,9
из них:				
местные перевозки		1 218 316,66	1 022 413,92	83,9
Тоннокилометры	тыс.ткм.	28 415 792,39	30 860 612,37	108,6
в том числе:				
Международные перевозки		18 015 752,12	19 692 741,81	109,3
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		16 754 964,29	18 563 518,90	110,8
между Россией и странами СНГ		1 260 787,83	1 129 222,91	89,6
Внутренние перевозки		10 400 040,27	11 167 870,56	107,4
из них:				
местные перевозки		119 876,57	99 984,93	83,4
Грузооборот	тыс.ткм.	6 472 255,02	6 011 793,44	92,9
в том числе:				
Международные перевозки		5 754 329,45	5 287 138,46	91,9
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		5 710 340,02	5 238 249,95	91,7
между Россией и странами СНГ		43 989,43	48 888,51	111,1
Внутренние перевозки		717 925,57	724 654,99	100,9
из них:				
местные перевозки		10 228,07	7 967,68	77,9
Перевозки пассажиров	чел.	99 184 451	110 285 955	111,2
в том числе:				
Международные перевозки		40 763 544	47 980 566	117,7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		34 785 741	42 695 491	122,7
между Россией и странами СНГ		5 977 803	5 285 075	88,4
Внутренние перевозки		58 420 907	62 305 389	106,6
из них:				
местные перевозки		1 669 509	1 645 294	98,5
Перевозки грузов и почты	тонн	964 987,80	925 521,22	95,9
в том числе:				
Международные перевозки		728 168,25	677 159,00	93,0
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		707 942,84	655 817,73	92,6
между Россией и странами СНГ		20 225,41	21 341,27	105,5
Внутренние перевозки		236 819,55	248 362,22	104,9
из них:				
местные перевозки		14 477,23	14 108,88	97,5
Процент занятости пассажирских кресел	%	84,6	84,7	0,1
в том числе:				
Международные перевозки		85,6	85,6	0,0
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		85,8	85,8	0,0
между Россией и странами СНГ		84,4	83,5	- 0,9
Внутренние перевозки		83,4	83,3	- 0,1
из них:				
местные перевозки		65,7	65,2	- 0,5
Процент коммерческой загрузки	%	71,6	70,1	- 1,5
в том числе:				
Международные перевозки		71,0	69,1	- 1,9
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		70,9	69,1	- 1,8
между Россией и странами СНГ		71,6	68,8	- 2,8
Внутренние перевозки		72,6	72,0	- 0,6
из них:				
местные перевозки		66,4	67,3	0,9

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-октябрь 2018-2019 гг.(Международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
		янв.-октябрь 2018 г.	янв.-октябрь 2019 г.	% к пр.	янв.-октябрь 2018г.	янв.-октябрь 2019 г.	% к пр.	янв.-окт. 2018г.	янв.-окт. 2019 г.	+/- к пр.
1	Аэрофлот — российские авиалинии	29 914 835	31 606 709	105,7	82 115 129,40	86 221 777,80	105,0	81,6	80,2	- 1.4
2	Сибирь	9 980 403	11 568 094	115,9	18 933 798,71	23 097 635,75	122,0	87,3	87,5	+ 0.2
3	Россия	9 868 439	10 374 867	105,1	25 755 032,78	29 906 954,38	116,1	87,5	86,0	- 1.5
4	Победа	5 871 811	8 525 476	145,2	10 713 001,49	15 374 461,00	143,5	94,6	94,3	- 0.3
5	Уральские Авиалинии	7 804 506	8 277 436	106,1	18 757 442,97	20 068 510,16	107,0	83,5	83,6	+ 0.1
	Итого по 5 авиакомпаниям	63 439 994	70 352 582	110,9	156 274 405,35	174 669 339,09	111,8	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	64,0	63,8		64,1	63,3				
6	ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	6 438 058	6 655 411	103,4	10 586 465,61	11 137 502,68	105,2	80,1	82,9	+ 2.8
7	АЗУР эйр	3 692 081	5 113 293	138,5	15 799 614,11	20 292 952,41	128,4	96,0	95,8	- 0.2
8	Северный Ветер	4 310 745	4 849 274	112,5	11 280 813,23	15 378 136,70	136,3	89,2	91,0	+ 1.8
9	Глобус	3 648 062	3 795 350	104,0	9 446 736,87	9 832 512,45	104,1	***	***	***
10	Ред Вингс	2 295 816	2 738 448	119,3	5 028 524,60	6 172 474,86	122,7	86,9	90,2	+ 3.3
11	РОЯЛ ФЛАЙТ	1 533 950	1 990 619	129,8	6 417 335,53	7 854 415,66	122,4	94,2	94,4	+ 0.2
12	Икар	1 747 825	1 956 604	111,9	6 400 442,91	5 669 373,03	88,6	89,0	84,8	- 4.2
13	Нордавиа-региональные авиалинии	1 021 670	1 718 801	168,2	1 519 484,89	2 935 177,06	193,2	79,2	85,1	+ 5.9
14	Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 746 429	1 550 064	88,8	3 584 256,21	3 167 072,77	88,4	72,6	74,9	+ 2.3
15	Аврора	1 385 800	1 422 470	102,6	2 149 159,10	2 056 409,23	95,7	76,2	72,1	- 4.1
	Итого по 15 авиакомпаниям	91 260 430	102 142 916	111,9	228 487 238,41	259 165 365,94	113,4	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	92,0	92,6		93,7	93,9				
16	АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***	***
17	НордСтар	1 244 044	1 095 964	88,1	3 034 345,70	2 739 915,51	90,3	78,7	78,9	+ 0.2
18	АЗИМУТ	522 879	1 026 485	196,3	814 576,74	1 403 004,71	172,2	83,1	86,6	+ 3.5
19	ИрАэро	568 277	776 597	136,7	974 083,70	2 008 111,52	206,2	72,6	77,8	+ 5.2
20	Якутия	751 281	626 249	83,4	2 129 283,10	1 849 543,53	86,9	78,2	73,3	- 4.9
21	РусЛайн	563 328	545 241	96,8	485 245,92	558 569,59	115,1	70,2	69,7	- 0.5
22	АЛРОСА	448 188	432 007	96,4	1 233 642,00	1 185 468,33	96,1	***	***	***
23	Ангара	330 618	354 823	107,3	334 742,33	345 450,01	103,2	79,6	76,7	- 2.9
24	ЗАО «ЮТэйр»	59 460	282 022	в 4.7 р	34 017,00	315 647,09	в 9.3 р	99,2	71,0	- 28.2
25	Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***	***
26	Ижавиа	365 770	228 230	62,4	523 975,26	316 828,57	60,5	77,7	80,0	+ 2.3
27	ЮВТ АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28	Газпром авиа	196 559	202 014	102,8	377 118,22	392 675,94	104,1	59,9	61,3	+ 1.4
29	КрасАвиа	242 518	190 938	78,7	319 218,51	293 611,70	92,0	66,7	65,8	- 0.9
30	Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
31	Комиавиатранс	96 572	58 475	60,6	102 053,82	55 995,34	54,9	63,2	64,0	+ 0.8
32	Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33	Авиационная компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***	***
34	Сибирская Легкая Авиация	23 695	50 891	214,8	11 569,34	22 786,25	197,0	67,3	72,8	+ 5.5
35	ЮТэйр-Вертолетные услуги	***	***	***	***	***	***	***	***	***
	Итого по сумме авиакомпаний	98 348 707	109 856 316	111,7	243 101 977,84	275 811 625,72	113,5			
	В целом по ГА	**99 184 451**	**110 285 955**	**111,2**	**243 817 081,85**	**276 097 988,06**	**113,2**	**84,6**	**84,7**	**+ 0.1**
	Удельный вес,%	99,2	99,6		99,7	99,9				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Госдума призвала профсоюзы подключиться к совершенствованию законодательства для ГА

Об этом депутат от КПРФ Вера Ганзя попросила в ходе круглого стола «О законодательном обеспечении трудовых отношений в области гражданской авиации». «Давайте мы вместе с вами начнем работать. Депутаты могут «приделать ноги» к решению проблем - и тогда все получится. Все предложения в законодательство нужно прорабатывать совместно с членами Совета Федерации и профсоюзами совместными усилиями. Тогда мы сможем добиться успеха», - сказала Ганзя. Кроме того, парламентарий отметила, что на сегодняшний день проблемы законодательства в сфере авиации «частично решаются», чего недостаточно для обеспечения прав граждан.

Парламентарии намерены изменить правила охраны российских аэропортов и инфраструктуры

В России могут разрешить обеспечение охраны аэропортов аккредитованными для этой цели в специальном порядке юридическими лицами. Законопроект, разработанный группой депутатов и сенаторов, планируется рассмотреть в первом чтении. Инициатива направлена на повышение авиационной и транспортной безопасности в части охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, обеспечивающих защиту аэропортов и объектов их инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Сегодня обеспечение безопасности возложено на подразделения ведомственной охраны. И к качеству этой охраны ест серьезные претензии.

Решение вопроса о компенсациях за запрет на полеты в Грузию перенесено на 2020 год

Об этом заявил министр транспорта России Евгений Дитрих. Вместе с тем, он добавил, что сохраняется вероятность начать в этом году точечные компенсации перевозчикам за высокую стоимость авиационного керосина в прошлом году, но подтвердил, что их основной объем также придется на 2020 год. «Сейчас уже декабрь, бюджет 2019 года и его исполнение находятся практически на финишной прямой. Дополнительные возможности по финансированию мероприятий в этом году мы по сути уже все исчерпали. Все, что было возможно из дополнительных источников или из перераспределений, мы уже профинансировали», — сказал он.

В Правительстве ожидают новой концепции развития региональной авиации до конца года

Основные параметры новой концепции уже определены, рассказал в кулуарах XIX съезда партии «Единая Россия» вице-премьер Максим Акимов. По его словам, при создании модели Правительство и профильные ведомства опираются на поручение Президента по комбинированию в рамках одной авиакомпании субсидируемых и высокодоходных направлений. На прошлой неделе Акимов провел стратегическую сессию по формированию стратегии развития региональных и местных гражданских авиаперевозок в России. По ее итогам аппарат вице-премьера сообщил, что новая модель должна быть выработана в первой половине 2020 года, а использоваться в 2021-2024 годах.

Глава Минсельхоза Чехии не смог вылететь в Казань из-за административных проблем

Об этом заявил журналистам чешский министр иностранных дел Томаш Петржичек, Позднее в пресс-службе МИД РФ прокомментировали данный инцидент. «В связи с появлением в СМИ различных домыслов о причинах сложностей с организацией перелета делегации Минсельхоза Чехии во главе с его руководителем г-ном Томаном хотели бы сообщить, что проблемы возникли исключительно вследствие несоблюдения чешской стороной требований таможенного законодательства ЕАЭС. Констатируем, что подобный сбой в ходе соответствующих оформительских процедур допускается чешскими партнерами не в первый раз», — говорится на сайте МИД.

Сроки заключения концессионных соглашений с Внуково и Домодедово перенесены на 2020 год

«Был такой план, действительно все они движутся к концессионному соглашению, но разными темпами. С Шереметьево оно уже заключено. Внуково прошло большую часть пути и, можно сказать, находится на финишной прямой. Домодедово чуть дальше от решения всех вопросов, они предлагают варианты, которые изначально не предусматривались - мы их внимательно изучаем», — рассказал заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик. По его словам, концессионные соглашения направлены на создание и реконструкцию объектов государственной аэропортовой инфраструктуры для увеличения пропускной способности воздушных гаваней.

Росавиация одобрила идею передачи регионам функций заказчика реконструкции аэропортов

В целом Росавиация поддерживает предложение вице-премьера - полпреда Президента в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева передать функции заказчика реконструкции аэропортов в регионы, но крупные объекты предлагает оставить в ведении федерального ведомства, заявил глава ФАВТ Александр Нерадько: «Конечно, из Москвы сложнее из-за большой удаленности контролировать ход реконструкции аэропортов. Этот функционал перейдет к регионам вместе с финансированием — деньгами, которые сейчас находятся в распоряжении ФКП в подчинении Росавиации. В этом случае контроль будет плотнее и эффективнее».

Глава «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов стал лауреатом премии «Люди Эпохи» 2019 года

Премия «Люди Эпохи» учреждена изданием «Деловой квартал». Статуэтку в номинации «Социальные проекты бизнеса» получил Сергей Николаевич Скуратов — генеральный директор «Уральских авиалинии». Авиакомпания оказывает поддержку множеству фондов и общественных организаций. Среди них «Благотворительный фонд Константина Хабенского», Фонд Оксаны Федоровой «Спешите делать добро», социальный центр «Чудо-ребенок», поисково-спасательный отряд «Лиза-Алерт», «Российский Красный крест». По прогнозам Сергея Скуратова, в 2019 году объем спонсорской помощи «Уральских авиалиний составит более 1,8 млрд рублей».

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Авиакомпании России в январе-октябре 2019 года увеличили пассажироперевозки на 11 процентов

По данным Росавиации, на международных воздушных линиях (МВЛ) объёмы пассажирских перевозок выросли на 17,7 процента: за десять месяцев 2019 года российские авиаперевозчики обслужили 47 млн 980 тысяч 566 пассажиров. Прирост пассажиропотока зафиксирован и на внутренних воздушных линиях (ВВЛ): по итогам января-октября он составил 6,6 процента, российские авиакомпании обслужили 62 млн 305 тысяч 389 человек. Процент занятости пассажирских кресел за отчётный период вырос на 0,1 процентного пункта — до 84,7 процента. Показатель по перевозкам грузов и почты сократился на 4,1 процента: за 10 месяцев авиакомпании перевезли 925,5 тысяч тонн. (*Подробнее – стр. 3*).

«Аэрофлот» признан OAG самым пунктуальным среди крупнейших международных перевозчиков

По итогам рейтинга, составленного международным британским аналитическим агентством OAG, авиаперевозчик был признан самым пунктуальным среди 20 глобальных авиакомпаний мира уже два месяца подряд — в сентябре и октябре 2019 года. По данным ежемесячного отчета OAG On-Time Performance Report, в октябре «Аэрофлот» выполнил 89,8 процента рейсов точно по расписанию, опередив ключевых конкурентов, и по сравнению с показателем сентября увеличив пунктуальность на 0,6 п.п. Такой результат был признан и лучшим результатом среди крупнейших перевозчиков Европы с объемом рейсов более 30 тысяч в месяц. Также авиаперевозчик был признан лучшим в сентябре.

Ростех ведет тяжелые переговоры с ВТБ и Сбербанком России по долгам ПАО «ОАК»

«Да, переговоры ведем. Продвигаются тяжело. Сумма большая, и, конечно, сложно решить, как все это закрывать», — заявил глава госкорпорации Сергей Чемезов. По его словам, 350 млрд проблемной задолженности ОАК образовались за счет кредитов, полученных в 1990-х годах. В июле Чемезов сообщал о необходимости докапитализации ОАК на сумму более 300 млрд рублей. На днях в Дубае глава Ростеха сообщил, что процесс передачи акций ОАК Ростеху планируется завершить в первой половине 2020 года. По его словам, при реорганизации ОАК будет выделено три или четыре дивизиона: гражданский, военный, транспортный, и, возможно, стратегической авиации.

S7 Airlines стала лучшей авиакомпанией России по журнала версии National Geographic Traveler

Участник глобального авиационного альянса oneworld — авиакомпания S7 Airlines стала лауреатом премии National Geographic Traveler Awards 2019. В онлайн-голосовании читатели назвали ее лучшей российской авиакомпанией, предлагающей все больше самых привлекательных направлений для отдыха. S7 Airlines обновляет флот современными комфортабельными самолетами Airbus A320neo и Airbus A321neo. На сегодняшний день в парке авиакомпании 20 лайнеров этого семейства. Премия журнала National Geographic Traveler ежегодно вручается за достижения в индустрии путешествий. Читатели выбирают лучшие направления для отдыха, отели, авиакомпании и travel-сервисы.

Авиакомпания «Азимут» открыла продажи рейсов нового направления из Северной столицы

В рамках программы развития региональных авиаперевозок «Азимут» с нового года начинает обслуживать новое направление Санкт-Петербург — Брянск. Рейсы из Северной столицы России в один из древнейших городов России, расположенный на берегах реки Десны выполняются с 3 января по 28 марта следующего года по понедельникам, средам, пятницам и субботам. Компания предоставляет возможность приобрести авиабилеты по широкой тарифной сетке, как пассажирам, заинтересованным в минимальной стоимости, так и пассажирам, требовательным к комфорту. Купить билеты без дополнительных сборов, узнать новости авиакомпании и расписание полетов можно на сайте перевозчика.

Верховный Суд РФ оставил семье Плешаковых 60 млн рублей дивидендов компании «Трансаэро»

Верховный суд России согласился с позицией нижестоящего окружного суда, который признал законной выплату семье основных акционеров ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» Ольги и Александра Плешаковых около 60 миллионов рублей дивидендов за 2013 год, следует из опубликованного на прошлой неделе определения суда. В сентябре 2017 года арбитражный суд признал авиакомпанию «Трансаэро» банкротом и ввел в отношении нее процедуру конкурсного производства. В материалах суда говорится, что обязательства авиакомпании почти в 144 раза превышали стоимость ее реальных активов. До краха «Трансаэро» занимала второе место в России по пассажирообороту.

Utair оплатила почти 340 тысяч рублей долга контрагенту, требовавшему его банкротства

Авиакомпания Utair оплатила долг своему контрагенту компании «Интер», однако справку об этом в суд своевременно не предоставила, заявила представитель авиакомпании Татьяна Аршавская в ходе заседания Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа по банкротству Utair. «Просила бы приобщить к материалам дела документ, подтверждающий оплату задолженности», — сказала Аршавская. Utair — четвертая по величине авиакомпания России, в 2018 году перевезла более 7,9 млн человек. По итогам прошлого года ее чистый убыток составил почти 22 млрд рублей против 2,43 млрд чистой прибыли годом ранее. Сейчас компания испытывает финансовые трудности.

Авиакомпания Red Wings впервые за свою историю обслужила трёхмиллионного пассажира

Таким образом продемонстрирован 22-процентный рост объема авиаперевозки по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Юбилейным пассажиром Red Wings стала Рипсимэ Енокян, жительница Еревана (Армения), летевшая на рейсе WZ-323 по маршруту Москва-Ереван 28 ноября 2019 года. От имени авиакомпании юбилейного пассажира поздравил Александр Стеблин, заместитель генерального директора по производству, и вручил Рипсимэ «Сертификат на бесплатные полеты» по всем регулярным маршрутам Red Wings в 2020 году. Домодедово — базовый аэропорт авиакомпании Red Wings вручил ей сертификат на посещение бизнес-зала и сувениры с символикой аэропорта.

«ТРАНСХОСТ»: большой прорыв для малой авиации

Компания «Сирена-Трэвел» презентовала инновационную разработку для вертолетных и мультимодальных перевозок

Как известно, «Сирена Трэвел» специализируется на программных продуктах для большой авиации, которая работает по строго регламентированным международным правилам. В частности, перевозка оформляется электронным билетом, в котором может быть не более четырех сегментов (участков маршрута). Малая авиация имеет другую специфику.

— Цивилизация называется…

Маршрут вертолетного перевозчика может состоять из большего количества пунктов посадок, площадки оснащены минимальным навигационным оборудованием, не имеют кодов, авиабилеты выписывает вручную кондуктор на борту воздушного судна прямо в полете и тут же получает оплату. Пассажиры (а их на борту от 8 до 22) записывают паспортные данные в тетрадный листок, пущенный по рядам. Именно он и является документом о произведенной перевозке. Данные потом вручную суммируются и заносятся в отчеты, как того требуют ФАП 82. О регистрации пассажиров, досмотре, паспортном контроле, возврате или обмене билетов речь не идет вообще.

Такая организация полетов отсылает нас к романтическим временам освоения Крайнего Севера, Дальнего Востока и других труднодоступных регионов, но противоречит ожиданиям современных пассажиров и нормативным документам.

Нестандартные перевозки не укладываются в существующие требования, что и побудило «Сирену-Трэвел» к созданию продукта, максимально приближенного к реалиям работы малой авиации. Авиакомпания, работающая в сегменте «малой авиации», может создавать любую конфигурацию маршрута, неограниченное количество посадок. В одинаковой мере продукт рассчитан на водных перевозчиков, которые работают на тех же маршрутах, когда открывается навигация.

Система сервисов «ТРАНСХОСТ» прошла этап опытно-промышленных испытаний и запущена в промышленную эксплуатацию в 2019 году. Первые потребители уже испытали ее на практике. В частности, ее взял за основу проект «воздушного такси», реализованный компанией «Русские вертолетные системы» в Москве и в Подмосковье в дни проведения авиасалона МАКС. Сейчас она внедряется в авиакомпании «ЮТэйр», имеющей в своем составе одно их крупнейших в стране вертолетных подразделений.

«ТРАНСХОСТ» — это в первую очередь современная организация продаж транспортных услуг. Она позволяет создавать сложные маршруты, публиковать тарифы, создавать классы перевозки (в применении к вертолетным рейсам это возможность выкупа борта целиком). Важно, что система позволяет квотировать продажи по сегментам перевозки, чтобы люди из промежуточных пунктов имели возможность вылететь. Система не требует подключения к интернету и даже к электросети, она способна работать в автономном режиме, что полностью отвечает условиям удаленных регионов, где она будет использоваться.

Продажа может производиться напрямую пассажирам, через агентства и корпоративных клиентов. При этом можно задействовать существующую сеть агентств – более 7000 терминалов, подключенных к ГРС «Сирена-Трэвел». Можно организовать собственную продажу с использованием технологических инструментов, которые предоставляет разработчик.

Кстати, создавая продукт, специалисты выезжали на места, чтобы учесть потребности его будущих потребителей. Полевая работа дала понимание, что многообразный функционал должен быть крайне простым в управлении, не требующим технических знаний и особой подготовки. В результате терминалы «ТРАНСХОСТА» приводятся в действие буквально нажатием одной кнопки.

Выполнена одна из основных задач – обеспечение мультимодальных перевозок с формированием сквозного маршрута на различных видах транспорта (пароходы, вертолеты, автобусы и так далее). Система позволяет оказывать весь комплекс услуг для пассажиров – от формирования персонального предложения до контроля качества обслуживания на борту.

С продуктами «ТРАНСХОСТ» удобно развивать ведомственные и корпоративные транспортные услуги, обеспечивать вахтовые перевозки, заниматься комплексной разработкой месторождений полезных ископаемых и освоением новых территорий. Кроме того, система позволяет контролировать исполнение транспортных контрактов с помощью инструментов для работы с корпоративными клиентами. Она исключает ошибки, связанные с «человеческим фактором». АСПДП (автоматическая система передачи данных пассажиров) обеспечивает требования федеральных законов (ФЗ-16 и ФЗ-54) о передаче данных в фискальные и надзорные органы.

Проект «ТАНСХОСТ» полностью учитывает специфику работы в отдаленных и труднодоступных регионах, включая проблемы доступности интернета. Удаленный населенный пункт, посадочная площадка, место добычи полезных ископаемых – точки маршрута, которые соединяет система, способная работать в автономном режиме. Синхронизация и актуальность данных обеспечивает центральный сервер в момент связи с интернетом. Доступ осуществляется с планшетов и других мобильных устройств и позволяет не только приобрести билет, но и воспользоваться дополнительными услугами перевозчика.

Вот отзыв одного из первых пользователей системы «ТРАНСХОСТ» – компании «Русские вертолетные системы», имеющей опыт перевозок в мегаполисе.

С 2014 года РВС выполнила более 500 перевозок в Москве. Народное название «вертолетное такси» авторы проекта считают абсолютно неверным термином. Летом текущего года впервые в Московской зоне использования воздушного пространства были запущены полноценные пассажирские перевозки с использованием вертолетов «Ансат». Рейсам были присвоены номера, введены в системы бронирования, досмотр пассажиров проводился по всем правилам.

По словам авторов проекта, его удалось реализовать благодаря техническим характеристикам «Ансата» с его просторной и комфортной пассажирской кабиной, малыми габаритами самого воздушного судна, экономичностью и современными технические решениями, гарантирующими безопасность полетов.

РВС обеспечила вертолетную инфраструктуру в черте города, построив площадки «Москва–Сити» и вертолетную палубу «Дом Музыки». Пилотным проектом РВС стали вертолетные полеты на МАКС и обратно. Всего перевезено около 200 пассажиров, что обеспечило 100-процентную загрузку.

Оформление и бронирование билетов осуществлялось системой «ТРАНСХОСТ». В ней была размещена информация о маршрутах перевозки, расписании, транспортных средствах и тарифах. Любой посетитель МАКС мог купить услугу перевозки как в офисе продаж Heliexpress, так и онлайн и расплатиться за покупку либо наличными, либо банковскими картами и получить чек, как того требует ФЗ-54. По завершении покупки формировался электронный перевозочный документ, маршрутная квитанция отправлялась на электронную почту клиента. Пройдя регистрацию в системе «ТРАНСХОСТ» прямо на вертолетной посадочной площадке, пассажир проходил на борт.

Технология «ТРАНСХОСТ» позволила не только продавать отдельные места в салоне «Ансата», но и выкупить борт целиком.

РВС разработали мобильное приложение для IOS и Android, которое обеспечило продажу билетов и информирование о маршрутах, расписании, расположении хелипарка «Подушкино», откуда выполнялись полеты.

РВС — авиакомпания, имеющая сертификат на коммерческие перевозки пассажиров, что налагает дополнительную ответственность и неукоснительное соблюдение требований транспортной и авиационной безопасности. Помимо обеспечения сервисов для пассажиров, система «ТРАНСХОСТ» в автоматическом режиме производила отправку информации данных о пассажирах и членах экипажа в систему ЕГИС ОТБ согласно требованиям ФЗ-16.

Сейчас РВС прорабатывают запуск регулярных пассажирских вертолетных рейсов из Москвы в близлежащие региональные центры. В планах компании – организация регулярных маршрутов в других регионах, из районных в региональные центры и ближайшие транспортные хабы. Обслуживать пассажиров «Русская вертолетная компания» намерена с поддержкой системы «ТРАНСХОСТ».

Разработчики подчеркивают, что стоимость внедрения доступна любому перевозчику, даже имеющему парк из двух-трех винтокрылых машин. Больше того, проект развивался как социальная инициатива, направленная на транспортную мобильность населения труднодоступных российских регионов и — в первую очередь ¬– на повышение качества обслуживания пассажиров. «ТРАНСХОСТ» — еще один шаг на пути формирования единой отечественной информационно-технологической транспортной платформы.

Галина ПОНОМАРЕВА

Возможности системы «ТРАНСХОСТ»

- Управление маршрутами любой сложности: круговые, стыковочные, многосегментные, многоплечевые с обозначением пунктов маршрута географическими координатами.
- Ввод данных о пассажирах поименно, загрузка списком из внешней системы, неименное оформление перевозки.
- Возможность использования любых каналов продаж: B2B, B2C, агентская сеть, корпоративное обслуживание, продажа на борту.
- Продажа услуг по перевозке и любых дополнительных услуг с выпуском электронных документов.
- Работа с любыми формами оплаты: наличные, банковские карта, платежное поручение, по договору.
- Пользовательский интерфейс адаптирован под мобильные устройства.
- Использование интерактивного и автономного режима работы системы.
- Возможность применения ускоренного процесса обслуживания пассажиров: оформление, регистрация и посадка одним кликом.

Кадры решают все и везде

Ростех и сингапурский ITE согласовали план создания образовательного центра инноваций

Госкорпорация Ростех и сингапурский Институт технического образования (ITE) согласовали поэтапный план создания в Москве Центра профессионального обучения и сертификации кадров для инновационных отраслей. Специалисты ITE, опыт которого будет использован при создании уникального в России учреждения, продолжат участвовать в проекте в течение ближайших трех лет.

Соглашение о развитии проекта подписано в рамках X заседания Межправительственной Российско-Сингапурской комиссии высокого уровня (КВУ). Свои подписи под документом поставили генеральный директор образовательных сервисов ITE Брюс По и заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех Николай Волобуев – руководитель межведомственной рабочей группы, занимавшейся подготовкой проекта к реализации.

В документе определены основные принципы взаимодействия сторон, тематика образовательных направлений и план реализации проекта. По условиям соглашения, сингапурские эксперты будут задействованы в проекте на первом этапе – до июля 2022 года.

«Мы еще на один шаг приблизились к реализации уникального для России проекта: образовательного центра, который будет готовить кадры для высокотехнологичных отраслей промышленности в тесной связке с предприятиями реального сектора экономики. Для Ростеха это ключевая инициатива, которая позволит решить одну из главных задач по диверсификации – подготовку квалифицированных кадров для инновационного гражданского производства. Уверены, что при содействии наших сингапурских коллег мы создадим в Москве центр мирового уровня, выпускники которого будут востребованы не только в регионе, но и далеко за его пределами», – отметил заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех Николай Волобуев.

Меморандум о сотрудничестве в сфере профессионального образования, предусматривающий создание Центра подготовки и сертификации кадров, был подписан в конце 2017 года между Ростехом, Правительством Москвы, Российско-Сингапурским Деловым Советом и ITE. Согласно договоренностям, оператором проекта является Российско-Сингапурский Деловой Совет.

В создаваемом Центре получат передовые профессии как выпускники школ, так и те, кто уже имеет опыт работы и желает повысить уровень своего профессионального мастерства. Среди основных направлений обучения: авиация и космос, аддитивные технологии, радиоэлектроника, информационные технологии, робототехника и др.

Робототехника — одно из популярных направлений, интересное любому инженеру

ITE – Институт технического образования Сингапура, образован 27 лет назад. На протяжении последних четырёх лет ITE неизменно входит в число трех лучших учреждений профессионального образования в мире и признается лучшим в Азии. Одно из развивающихся направлений деятельности ITE — экспорт образовательной модели за рубеж с контролем качества обучения и оценки выпускников и квалификации преподавателей со стороны сингапурского учреждения. Такие проекты реализованы и реализуются более чем в 20 странах.

«Россия — быстрорастущий рынок для технологических компаний и стартапов. Мы с нетерпением ожидаем совместной работы с нашими партнерами по включению сингапурских компаний в динамичную российскую экосистему технологий и инноваций и поиску новых деловых партнеров. В то же время, мы призываем российские стартапы подключиться к созданной в Сингапуре инновационной системе и совместно внедрять инновации с международными и сингапурскими предприятиями в этом регионе, а также расширять свой бизнес в Юго-Восточной Азии», отметил г-н Дж. Джаякришнан, директор по международным рынкам в Центральной и Восточной Европе Singapore Enterprise.

Российско-Сингапурский Деловой Совет создан по инициативе Торгово-промышленной палаты РФ при поддержке Министерства экономического развития РФ и Государственной корпорации «Ростех» в 2009 году с целью содействия развитию российско-сингапурских деловых отношений в несырьевом сегменте гражданских отраслей промышленности, образовании, науке и культуре. В состав входит 67 российских предприятий и свыше 40 сингапурских организаций выступают его партнерами.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Росавиация и FAA договорились рассмотреть вопросы валидации сертификата типа Бе-200

Федеральное агентство воздушного транспорта и Федеральная авиационная администрация США в качестве исполнительных представителей сторон по Соглашению между Правительством РФ и Правительством Соединенных Штатов Америки о повышении безопасности полетов (BASA) от 02.09.1998 провели в Москве консультации по вопросам взаимной оценки национальных систем сертификации гражданской авиационной техники. В консультациях также приняли участие представители Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, ФАУ «Авиарегистр России», АО «ГСС», ПАО «Иркут», ПАО «ТАНТК им. Бериева».

Иркутский авиазавод завершил постройку четвертого МС-21-300 для летных испытаний

На Иркутском авиационном заводе — филиале ПАО «Корпорация «Иркут» завершена диагностика систем 4-го опытного самолета МС-21-300. При производстве самолета учтены результаты тестирования первых опытных машин. Три из них проходят летные испытания, две – статические, уточняется в сообщении. 28 ноября новый самолет переведен из цеха окончательной сборки в летно-испытательное подразделение завода. Самолет находится на этапе испытаний. Сертификация воздушного судна в РФ намечена на 2020 год. Пакет твердых заказов на самолет МС-21 составляет 175 машин. Планируется, что поставки воздушного судна начнутся во второй половине 2021 года.

«Технодинамика» займется организацией допуска к сведениям, составляющим гостайну

Инжиниринговый центр «Технодинамики» Госкорпорации Ростех получил лицензию на выполнение работ, составляющих государственную тайну. В настоящее время центр занимается созданием и модернизацией стендовой базы для предприятий холдинга, а также разрабатывает испытательные стенды полнофункциональных проверок перспективных агрегатов для МС-21. «Работы в интересах Минобороны по-прежнему составляют значительную часть выручки наших предприятий. Поэтому допуск компании к проектам, содержащим сведения, составляющие гостайну, дает возможность участия в полноценной кооперации в рамках ГОЗ», — отметил глава холдинга И. Насенков.

S7 начнет строительство завода по выпуску легкомоторных ВС в Подмосковье в 2020 году

S7 Group начнет строительство завода по производству легкомоторных самолетов в Торбеево (Ступинский район Московской области) в 2020 году, сообщил журналистам глава совета директоров и совладелец группы Владислав Филев. По словам Филева, «какой именно самолет будет выпускаться на этом заводе, пока не решено: это может быть или ранее заявленный проект сверхлегкого бизнес-джета Victory (разработан американской компанией Epic Aircraft, которая сейчас принадлежит Владиславу Филеву) или же другой региональный самолет. Оба проекта мы делали совместно с СибНИА. Поэтому с этой точки зрения по обоим проектам мы находимся примерно в одной точке».

Росавиация выдала «ОДК-Авиадвигатель» одобрение главного изменения на ПД-14

С учетом данного Одобрения двигатель ПД-14 соответствует всем современным требованиям по защите окружающей среды. Результаты испытаний будут использованы в рамках проводимой при поддержке Росавиации валидации российского двигателя ПД-14 в Европейском агентстве по безопасности полетов EASA. В 2018 году двигатель ПД-14 получил сертификат типа Росавиации. Разработчиком двигателя является АО «ОДК-Авиадвигатель», а изготовителем — АО «ОДК-Пермские моторы». Двигатель будет использоваться на самолетах МС-21. Согласно заявленным характеристикам, ПД-14 более экономичен по расходу топлива по сравнению с его зарубежными аналогами.

Центр подготовки космонавтов принял переданные еще весной самолеты Ту-204-300

Самолеты Ту-204-300 приняты Центром подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина (ЦПК), для которого ранее были переоборудованы и переданы весной компанией «Ильюшин Финанс Ко», сообщил начальник ЦПК Павел Власов. Он уточнил, что самолеты будут находиться в совместном пользовании с ПО «Космос». Первый из них назван в честь конструктора Сергея Королева, второй - в честь первого в мире космонавта Юрия Гагарина. Они позволят перевозить до 53 пассажиров, размещенных в трех салонах. Для космонавтов оборудованы специализированные купе и медицинские капсулы, которые позволят начать реабилитацию экипажа прямо на борту ВС.

Холдинг «Росэлектроника» внедрит практики бережливого производства на 50 предприятиях

В рамках нацпроекта «Повышение производительности труда и поддержка занятости», а также стратегический инициативы Ростеха по построению эффективной системы для выпуска технологической продукции «Росэлектроникой» разработана собственная программа повышения производительности труда на основе методики бережливого производства — производственная система «Электроника». Она включает внедрение системы 5S в офисах и на производстве, практику подачи предложений по улучшению (Кайдзен), применение стандартных операционных карт, использование метода Канбан, вытягивающего производства, диаграмм Ямазуми и других инструментов.

Генеральному директору ОАО «Гидромаш» Александру Лузянину исполнилось 60 лет

Более 40 лет связывают Александра Владимировича с нижегородским заводом «Гидромаш», куда он пришел на практику, будучи студентом политехнического института. После окончания учебы начал свой трудовой путь на предприятии в качестве мастера, в последствии занимал должности старшего мастера, инженера-технолога, заместителя начальника цеха, начальника цеха, начальника производства, заместителя главного инженера по технической подготовке производства, заместителя технического директора, технического директора, первого заместителя генерального директора. С 1 мая 2008 года — генеральный директор Нижегородского ОАО «Гидромаш».

АЭРОПОРТ 2019

Аэропорты могут освободить от возмещения ущерба владельцам имущества в зонах ПАТ

Международная ассоциация аэропортов (МАА) просит Правительство освободить операторов аэропортов от обязанности возмещать ущерб владельцам недвижимости на приаэродромных территориях (ПАТ), границы которых не установлены для большинства воздушных гаваней. МАА просит вице-премьера Максима Акимова изменить текст законопроекта Минтранса о ПАТ, проходящего сейчас согласования. «ПАТ устанавливается в публичных интересах (безопасность полетов, исключение негативного влияния на здоровье человека и окружающую среду). Оператор аэродрома не является причинителем вреда — шум создают воздушные суда, говорится в обращении МАА.

К саммитам ШОС и БРИКС Ростех оснастил аэропорт Челябинска РЛС нового поколения

Холдинг «Росэлектроника» поставил модернизированный радиолокатор в челябинский аэропорт Баландино имени Игоря Курчатова. Поставка выполнена в рамках реконструкции воздушной гавани к саммитам ШОС и БРИКС, которые пройдут в Челябинске в 2020 году. Новый радиолокатор оснащен уникальной параболической антенной, обеспечивающей высокое разрешение транслируемого изображения и повышенную точность определения координат воздушного судна. Отличительная особенность изделия — возможность одновременной работы по двум каналам. За счет использования двух обособленных каналов локатор более надежен в эксплуатации.

Международный аэропорт «Гагарин» признан лучшим инфраструктурным проектом 2019 года

В рамках XIII Международного форума «Транспортная неделя 2019» аэропорт «Гагарин» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов) был отмечен профессиональным жюри VI Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения» как лучший инфраструктурный проект 2019 года. Награда вручена холдингу «Аэропорты Регионов», который в рамках государственно-частного партнерства реализовал крупнейший инфраструктурный проект по строительству нового аэропорта в Саратовской области. Общий бюджет строительства составил 22 млрд рублей, в том числе 8,2 млрд рублей частных инвестиций.

Forbes признал аэропорт Домодедово лидером по обучению в рейтинге лучших работодателей

Московский аэропорт «Домодедово» стал первым по внутрикорпоративному обучению, а также занял 32 место в рейтинге лучших работодателей России, впервые подготовленном Forbes. Лонг-лист рейтинга Forbes сформирован по итогам изучения поисковых запросов за период с 1 сентября 2018 по 31 августа 2019 на позиции в компаниях, входящих в рейтинг РБК- 500. Оценка проводилась по 9 ключевым метрикам: зарплата, условия труда, социальный пакет, внутрикорпоративное обучение, создание компанией новых рабочих мест, развитие инфраструктуры в городах присутствия, узнаваемость бренда, забота об экологии, благотворительность.

ФАС может дерегулировать тарифы аэропортов гор. Владивостока, Хабаровска и Благовещенска

Проект документа опубликован на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов. В настоящее время проходит его антикоррупционная экспертиза. В аэропортах Владивостока и Благовещенска предлагается дерегулировать сборы за взлет-посадку, предоставление аэровокзального комплекса, обеспечение авиационной безопасности, обслуживание пассажиров на международных линиях. Для АО «Международный авиатерминал Хабаровск» ФАС планирует дерегулировать только тарифы на предоставление аэровокзала и обслуживание пассажиров на международных линиях. В настоящее время сборы и тарифы дерегулированы только в аэропортах МАУ.

«Уфа» стал единственным аэропортом в ПФО, вошедшим в план инфраструктурного развития

Проект реконструкции аэродромного комплекса международного аэропорта «Уфа» вошел Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры, утвержденный Правительством РФ 20 ноября 2019 года. Всего в список включены 27 проектов региональных аэропортов, из них Приволжский федеральный округ представляет только «Уфа». Об этом сообщает пресс-служба аэропорта. Первый этап реконструкции аэродрома, который предусматривает, в частности, модернизацию рулежных дорожек и расширение перрона, оценивается в 1,5 млрд рублей. Реализация этого проекта повысит КПД реконструируемой части перрона на 50 процентов.

Специалисты МА «Курумоч» приняли участие в карьерном форуме Самарского университета

Международный аэропорт «Курумоч» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») стал участником карьерного форума «Равный-равному», который проходил в Самарском Университете с 28 по 29 ноября 2019 года. Форум служит площадкой для обмена опытом, идеями и предложениями между студентами, HR-специалистами, помогает студентам налаживать эффективные коммуникации с потенциальными работодателями, а компаниям — знакомиться с будущими кандидатами на вакансии. Ежегодно более 50 студентов вуза проходят на предприятии производственную практику. Также для них регулярно проводятся профориентационные экскурсии», — отметили в аэропорту.

Росреестр оспаривает право собственности Барнаула на привокзальную инфраструктуру

Управление Росреестра по Алтайскому краю направило в Седьмой арбитражный апелляционный суд жалобу на решение первой инстанции по делу о принадлежности аэропортовой инфраструктуры города Барнаула. Как сообщает Интерфакс, ранее первая инстанция отменила решение управления Росреестра, отказавшего АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула, входит в холдинг «Новапорт» группы компаний AEON Corporation Романа Троценко) в регистрации привокзальной площади и автостоянки. Из картотеки арбитражных дел следует, что очередное заседание по делу о регистрации автостоянки назначено на 14 января.

Сколько жизней у вертолёта

Как гармонизировать взаимоотношения участников и регуляторов рынка вертолетной индустрии России

Вертолет Ми-2 с двигателями АИ-450М-П получил название МСБ-2

Олег Худоленко представил анализ российского вертолетного парка. В соотношении между «соотечественниками» и «иноземцами» он отличается в диаметрально противоположную сторону от самолетного, в котором воздушные суда российского производства находятся в меньшинстве. Винтокрылый флот России состоит из 914 отечественных вертолетов и 175 зарубежных. Из российских вертолетов устаревшие воздушные суда составляют 61 процент всего парка. Лидером по численности стала «классика жанра», т.е. Ми-8Т с двигателем ТВ2-117 — они существуют в 500 экземплярах. Второе место заняли Ми-8МТ в разных версиях, которых было построено 315. Немногочисленным является парк тяжелых вертолетов Ми-26 (21 экземпляр) и средних Ка-32 (25). Легкий класс остался в меньшинстве: он составил 11 «Ансатов» и 5 Ми-2.

Из иностранных вертолетов, каковых в российском парке насчитывается 175, по численности лидируют R-44 (57 машин), второе место заняли AS-350 (32), третье — AW139 (19), четвертое R-66 (12). Прочие типы представлены в России в количестве не более 10. Зарубежный сегмент представлен большей частью легкими вертолетами, по которым Россия продолжает отставать, сохраняя лидерство в среднем и тяжелом сегментах (вертолеты одного класса с Ми-26 кроме России сегодня ни одна страна мира не производит).

Олег Худоленко

В выступлении был дан анализ вертолетного парка России и по возрастному составу. По статистическим данным видно, что в нем преобладают «старички», т.е. вертолеты старше 25 лет. Их доля занимает 52 процента всего парка, на втором месте (23 процента) находятся воздушные суда от 15 до 25 лет. На возрастную группу от 5 до 15 лет пришлось 12 процентов, до 5 лет — немногом более (13 процентов).

Для удовлетворения потребности заказчика можно как построить новый вертолет, так и модернизировать старый. Сегодня в практику деятельности вертолетной индустрии входит оперативная модернизация: опционная установка дополнительного или нового оборудования и локальная доработка вертолета с целью расширения его возможностей по удовлетворению потребностей заказчика, требований авиационных властей и повышения эффективности и безопасности эксплуатации. Сегодня для обеспечения процесса оперативной модернизации необходимо определить регулятора этой деятельности, разработать процедуру выполнения, сформировать перечень уполномоченных организаций и определить схему и правила взаимодействия сторон.

Вопросы взаимодействия предприятий холдинга «Вертолеты России» с разработчиками модификаций авиационной техники отразил в своем докладе руководитель управления развития сервиса модернизации холдинга **Владимир Донченко.** В 2019 году холдинг выпустил стандарт организации «Проектирование и разработка. Порядок оценки и взаимодействия со сторонними разработчиками модификаций гражданской авиационной техники». Основные направления стандарта — взаимодействие, оценка, бюллетени, эксплуатационная документация, результат интеллектуальной деятельности и базовый договор. Стандарт подразумевает составление соглашения о распределении ответственности за поддержание летной годности.

Базовый договор включает разделы по использованию летного испытательного оборудования, инфраструктуры и персонала основного разработчика, по согласованию условий о закреплении прав на результат интеллектуальной деятельности, о размещении конструкторской и эксплуатационной документации, по обучению персонала, постановке на производство и интерфейсных стандартах. При освидетельствовании разработчика модификации последний должен представить доказательства по ряду пунктов, включая наличие в организации действующей системы менеджмента качества и достаточную оснащенность испытательным оборудованием и т.д. В число обязательных пунктов входят и системы обеспечения требований к летной годности и безопасности полетов.

Холдинг «Вертолеты России» в настоящее время реализует пилотный проект по созданию Разработчика модификаций в рамках холдинга. Приказом Генерального директора «О сертификации разработчиков модификаций авиационной техники» пилотным авиаремонтным заводом для отработки сертификации и взаимодействия различных разработчиков, как модификаций, так и базовых моделей, был определен Новосибирский завод (АО «НАРЗ»). Заявка в Росавиацию была подана в ноябре 2018 года, а в марте нынешнего года был разработан пакет нормативных документов Системы менеджмента качества. В октябре был реализован первый проект совместно с вертолетным заводом в Улан-Удэ и Московским вертолетным заводом, состоящий в создании пылезащитных устройств для двигателей. На декабрь запланировано получение АО «НАРЗ» сертификата разработчика авиационной техники.

Права на результат интеллектуальной деятельности могут быть закреплены за предприятием Холдинга, за разработчиком модификации либо за обоими участниками процесса совместно. Если разработчик модификации разрабатывает конструкторскую документацию самостоятельно без участия Холдинга, права на разработанный продукт принадлежат именно ему. При этом основной разработчик оставляет за собой право использовать полученные Разработчиком модификаций результаты для серийного производства на безвозмездной основе.

Про вертолет, как и про любое воздушное судно, можно сказать, что он начинается с двигателя. Ведущий конструктор изделий АО «ОДК-Климов» **Эдуард Кошелев** изложил опыт эксплуатации двигателей ВК-2500 и ТВ3-117 на вертолетах российского производства и перспективы ремоторизации машин. Докладчик начал выступление с перечисления успехов предприятия. В 2014 году был введен в эксплуатацию новый конструкторско-производственный комплекс (на новой площадке в Парголове), на территории России освоено серийное производство двигателей ТВ3-117 и ВК-2500. Последний был модифицирован до версии ВК-2500ПС-03 с целью установки на гражданский вертолет Ми-171А2.

В настоящее время завершена разработка и постановка на производство высокоэкономичного двигателя ТВ7-117В в классе мощности от 3000 до 4000 для новейшего среднего вертолета Ми-38. На основе ВК-2500 создаются версии как с умеренными параметрами, так и с предельными, предназначенными для перспективных скоростных вертолетов.

Эдуард Кошелев назвал основные конструктивные различия семейства ВК-2500 от ТВ3-117. Так, например, был изменен материал для ряда деталей: диска 2-й ступени турбины, вставки лабиринтных уплотнителей, рабочей лопатки 1-й ступени турбины. Помимо этого, установлен новый маслоагрегат, доработаны основные трубопроводы, пояс термопар перенесен за компрессор. И, наконец, аналоговая система автоматического управления была заменена на цифровую.

Благодаря двигателю ВК-2500 у вертолетов были увеличены высотность полетов и грузоподъемность, кроме того, они стали более приспособленными к жаркому и морскому климату. В конструкцию был введен электронный блок автоматического регулирования БАРК-78, который обеспечивает ряд преимуществ, в частности, повышение надежности горячей части двигателя за счет снижения забросов температуры газов. Двигатель имеет противопомпажную защиту и может быть вновь запущен даже при погасании камеры сгорания.

В конструкцию введен и ряд новых агрегатов, в том числе счетчик наработки и контроля СНК-78. Система автоматического управления имеет функцию синхронизации работы двух двигателей. Анализ показателей безотказности показывает уверенный рост, а значения превышают нормируемый уровень.

При проведении ремонта парк двигателей ТВ3-117 модернизируется до типа ВК-2500. При наработке ТВ3-117 до 1500 часов ВК-2500 будет иметь назначенный ресурс в 6000 часов.

Доктор технических наук, профессор МГТУ ГА **Игорь Кирпичев** продолжил тему организации сертификационных работ. Тема его доклада — «Эксплуатационная пригодность воздушных судов в контексте ФАП-21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей». Докладчик представил структуру ФАП-21 и сделал акцент на разделы по модификации типовой конструкции и по сертификации иностранных изделий и их модификаций.

Внимание было обращено на Аттестат годности воздушного судна к эксплуатации. ФАП-21 содержат классификацию модификаций, которые делятся на главные (оказывающие существенное влияние на летную годность и на степень воздействия на окружающую среду) и второстепенные (не оказывающие такого влияния). По результатам рассмотрения второстепенных изменений Уполномоченный орган может перевести их в ранг главного изменения или назначить проведение дополнительных работ по сертификации отдельных нововведений.

Игорь Кирпичев обратил внимание и на понятие эксплуатационной пригодности. Ее принцип заключается в том, что разработчики воздушного судна обязаны устанавливать определенные данные, которые считаются важными для безопасной эксплуатации данного типа. Эти данные утверждаются в соответствии с сертификатом типа, а затем используются операторами и учебными заведениями.

С 1997 года EASA проводит эксплуатационные оценки. 22 января 2014 года в Кельне состоялся семинар по внедрению данных эксплуатационной пригодности. По итогам этого семинара, в частности, были изменены требования, касающиеся экипажа и выполнения полетов. Данная тема обсуждалась и на прошлогоднем Вертолетном форуме, проходившем с 22 по 23 ноября в Казани. В пункте 8 его Резолюции говорилось о предложении Минтрансу России дополнить Авиационные правила часть 21 «Сертификация авиа-

Окончание. Начало на с. 2

ционной техники, организаций разработчиков и изготовителей» разделом «Эксплуатационная пригодность авиационной техники». В качестве примера действия обновленной нормативно-правовой базы в деле модернизации вертолетов было продемонстрировано решение по замене ВСУ АИ-9В на ТА-14 на вертолете Ми-8АМТШ.

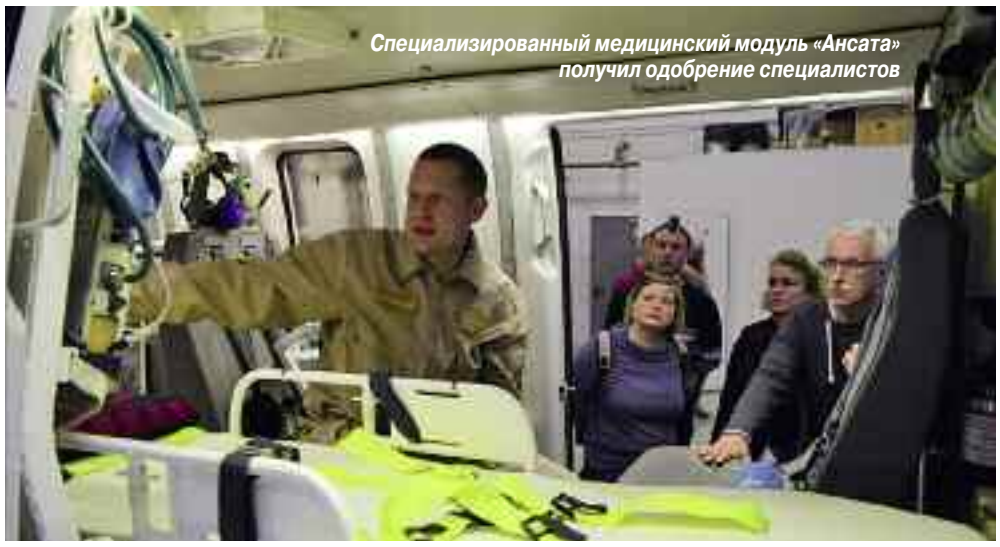
Работе по модернизации авиационной техники должна сопутствовать деятельность по организации послепродажного обслуживания авиационной техники. Руководитель Департамента реализации комплексных проектов АО «ВСК» (Вертолетная сервисная компания) **Сергей Артемьев** представил услуги компании по послепродажному обслуживанию гражданских вертолетов. В число таких услуг входит и модернизация вертолетной техники. Для оказания услуг по ППО ВСК использует «Службу одного окна». Заказ необходимого изделия возможен через интернет-магазин в течение 24 часов 7 дней в неделю.

Для решения задач по ТОиР и модернизации вертолетов ВСК использует мощности 7 авиаремонтных заводов: № 150 (Светлый, Калининградской области), 419 (Санкт-Петербург), 99 ЗАТО (Щербинка, Московской области), 356 (Энгельс, Саратовской области), НАРЗ (Новосибирск), а помимо названых заводов также компании «ВР-Сервис» (Москва). Кроме того, в программу включены 810 АРЗ (Чита) и ДАСЦ (Хабаровск). Договоры на получение пакета услуг по ППО от ВСК имеют ряд преимуществ. В их числе — снижение стоимости услуг за счет оптимизации затрат в рамках межотраслевой кооперации, осуществляемой холдингом «Вертолеты России» как с собственными, так и со сторонними предприятиями авиапрома. Применение ставки летного часа обеспечивает удобство при планировании затрат на поддержание летной годности.

Одним из практических примеров работ по модернизации вертолетов стала реализация проекта ремоторизации Ми-2, в результате чего появился вертолет МСБ-2. Данный проект представил заместитель главного инженера-начальник вертолетного производства ЗАО «Борисфен» **Алексей Саушкин.**

Актуальность работ состоит в том, что такие вертолеты, как Ми-2, способны решать широкий ряд задач, но, как говорилось выше, именно в данном сегменте Россия существенно отстала от зарубежных стран. Сегодня в России Ми-2 серийно не производится (собственно говоря, производился он большей частью в Польше, в Свиднике). На территории России нет действующего документа, позволяющего заменить двигатель ГТД-350 на альтернативный АИ-450М-Б (напомним, что создан он в Запорожье на предприятии «Мотор Сич»), давно не производится и сам ГТД-350.

Двигатель АИ-450М-Б имеет сертификат, выданный АР МАК 15 апреля 2015 года. Проект предусматривает организацию ремоторизации вертолетов Ми-2 на производственной площадке ЗАО «Борисфен» в Дубне, а производство и ремонт двигателей АИ-450М-Б — на производственной площадке ЗАО «ВКМС» на территории России. Проект также предусматривает выполнение сертификационных работ и решение вопроса о получении в Росавиации сертификата летной годности на ремоторизованный вертолет Ми-2 с двигателями АИ-450М-Б. При необходимости ремоторизация вертолетов Ми-2 может быть организована и на региональных авиаремонтных заводах.



Специализированный медицинский модуль «Ансата» получил одобрение специалистов

Специалист АО «Мотор Сич» **Дмитрий Головин** представил сам ремоторизованный вертолет Ми-2. С новыми двигателями на 30 процентов снижается часовой расход топлива, а дальность полета увеличивается на 40 процентов. Практический потолок увеличен с 4000 до 5000 метров, что является важным преимуществом при полетах в горах.

Вертолет с двигателями АИ-450М-П получил название МСБ-2. Его максимальная взлетная масса возросла с 3550 до 3900 килограмм, максимальная масса груза внутри пассажирской кабины — с 700 до 900 килограмм, а на внешней подвеске — с 800 до 1200 килограмм. Крейсерская скорость полета возросла со 190 до 210 километров в час.

Новый вертолет имеет дополнительные топливные баки увеличенной емкости. Основные топливные баки изготовлены с вырезом под люк внешней подвески. Вертолет был испытан в горных условиях, и максимальная высота базирования была определена в 2500 метров. Испытания были проведены и на выключение двигателя в режиме висения на высотах 200 и 800 метров. В этом же режиме вертолет был испытан и на выключение двух двигателей. Вертолет пригоден и для выполнения фигур высшего пилотажа. Хвостом вперед он может лететь со скоростью 115 километров в час. На предприятии «Мотор Сич» для натурных испытаний привода несущего винта был построен специальный стенд.

МСБ-2 от Ми-2 отличается новой носовой частью, изготовленной из композитных материалов, и новыми капотами для двигателей. Корпус изготавливается по технологии 3D- печати. Панель управления станет цифровой и будет оснащена системой дисплеев. Для удобства экипажа ручки управления двигателями перенесены наверх.

На данной секции был представлен и проект модернизации вертолета МИ-171А2. Первая серийная машина была построена в 2018 году. Максимальная высота полета составляет 6000 метров, крейсерская скорость 250 километров в час. Вертолет может эксплуатироваться при температурах от 50 градусов мороза до 50 градусов тепла. В настоящее время он применяется в конвертируемой грузопассажирской и VIP- версиях, а также в медицинском варианте, предусматривающем наличие двух медицинских модулей и 6 медиков.

В пожарном варианте вертолет имеет новую внешнюю подвеску, позволяющую поднять груз массой до 5 тонн и применять водосливное устройство. В перспективе планируется расширение эксплуатационных характеристик в части высоких и низких температур, обеспечение эксплуатации в условиях высокогорья и ряд других мер по оптимизации эксплуатационных характеристик. В настоящее время ведется оформление документации на внешнюю подвеску и водосливное устройство.

Валерий Кудинов, Росавиация

Заместитель управляющего директора — главный конструктор Казанского вертолетного завода **Алексей Гарипов** представил проект модернизации «Ансата», предусматривающий постройку версии «Ансат-М». Масса пустого вертолета будет снижена на 59 килограмм, на столько же увеличится полезная нагрузка (коммерческая и топливо). Дальность полета возрастет с 505 до 640 километров. Вертолет получит модернизированное хвостовое оперение и будет оснащен противообледенительной системой, что обеспечит эксплуатацию в условиях кратковременного обледенения.

Несущий и рулевой винты будут иметь новые лопасти с профилем ЦАГИ. Фюзеляж будет иметь рамную конструкцию, проемы дверей увеличатся в полтора раза и, кроме того, будут внедрены задние створки. Кабина пилотов будет изготавливаться из полимерных композиционных материалов. Алексей Гарипов представлял «Ансат» и на пленарном заседании, где изложил перспективы развития данного проекта.

Так, например, планируется установка на вертолёт быстросъёмного медицинского модуля, имеющего оборудование, позволяющее проводить реанимацию на борту. Модуль имеет два энергопоглощающих кресла для медиков. Модуль, кресла и полка для оборудования устанавливаются на рельсы на панели пола кабины. В презентацию докладчик включил рисунок, сделанный спасённой с помощью «Ансата» девочки, которая нарисовала вертолёт с упомянутым модулем.

Планы КБ предусматривают и постройку VIP- версии. Для проведения авиаработ вертолёт может быть оборудован бортовой стрелой, обеспечивающей подъём и спуск людей общей массой до 272 килограмм. Стрела устанавливается на вертолёт и снимается с него за короткое время. Внешняя подвеска обеспечит перевозку грузов весом до 1000 килограмм. При условии её наличия взлётный вес вертолёта будет достигать 3900 килограмм. В качестве опции будет обеспечена возможность видеонаблюдения за грузом.

Для обеспечения безопасной посадки на воду запланирована установка на вертолёт специальных баллонетов. В советский период подобная практика была применена по отношению к вертолёту Ка-26. Дополнительным оборудованием может являться и система десантирования, обеспечивающая высадку десанта без помощи парашюта. Эта система предназначена для решения задач по доставке людей (участников экспедиций и т.п.) в те точки, где пригодной для безопасной посадки площадки нет.

Вертолёт для мониторинга может оснащаться оптико-электронной системой, громкоговорителем, прожектором, специальным оборудованием и рабочими местами операторов.

Бортовому радиоэлектронному оборудованию были посвящены отдельные выступления, прозвучавшие на пленарном заседании. Заместитель главного инженера АО «ОКТБ «Омега» (Великий Новгород) **Сергей Головкин** представил оптико-электронные системы, обеспечивающие безопасность вертолётовождения. Эти системы обеспечивают безопасность полётов на малых высотах, особенно в условиях ограниченной видимости, и для захода на посадку на малооборудованные либо необорудованные площадки.

Бортовое оборудование для обеспечения обзора подстилающей поверхности и тренировки лётчиков на полёты в сложных метеоусловиях представил заместитель директора-главный конструктор КБО ООО «Контур-НИРС» (Санкт-Петербург) **Александр Рогачевский.** Создаваемое предприятием оборудование применяется для решения различных задач — поиска и спасения, обеспечения пожаротушения, мониторинга и т.п.

В 2008 году на Сикорских чтениях в Санкт-Петербурге начальник отдела по связям с общественностью Службы маркетинга Московского вертолётного завода имени М.Л. Миля Вадим Михеев сопоставил в своём выступлении вертолёт Ми-8 по популярности с автоматом Калашникова. Машина стала классикой жанра в сегменте вертолётов среднего класса. В лёгком классе таким стал Ми-2. Если потенциал для модернизации есть — понятие «старый» по отношению к типу неуместно.

Пётр КРАПОШИН,
специальный корреспондент «Воздушного транспорта», г. Тюмень

ИНТЕГРАЦИЯ

Власти Крыма обсудят с сирийской стороной открытие морского и авиационного сообщения

Крым обсудит с сирийской стороной открытие морского грузового и авиационного сообщения, в этих целях крымский регион планирует посетить министр транспорта Сирии, сообщил вице-премьер крымского правительства — постпред Республики Крым при президенте РФ Георгий Мурадов. «Мы ожидаем визита в Крым министра транспорта Сирийской Арабской Республики. Будем с ним обсуждать вопрос транспортировки грузов, прежде всего, морским путем и авиационным», — сказал Мурадов в рамках круглого стола «Диалог бизнеса Крым — Сирия: развитие торговых отношений». По его словам, крайне важно обозначить транспортную логистику между регионом и Сирией.

МАШ представил опыт развития хаба на IAR Китайско-Европейском Авиационном Саммите 2019

На мероприятии, ежегодно проводимом Институтом авиационных исследований (IAR), также выступили представители ведущих авиакомпаний и аэропортов Китая и Европы, заинтересованных в развитии взаимовыгодных партнерских отношений. Саммит организуется при поддержке Авиационных властей Китая CAAC с непосредственным участием крупнейших китайских аэропортовых холдингов и авиакомпаний, а также топ-менеджеров аэропортов и авиакомпаний европейского региона. В рамках Саммита обсуждались актуальные вопросы развития перевозок на рынке Китай — Европа, трансферного пассажиропотока через ключевые международные хабы.

Turkish Airlines получила награду за высшее качество перевозок на международных рейсах

Авиакомпания Turkish Airlines, выполняющая рейсы в наибольшее число стран, чем любая другая авиакомпания, выиграла в двух номинациях премии Международного аэропорта Внуково «Рейтинг пунктуальности авиакомпаний» по итогам весенне-летнего сезона 2019 года. Национальный авиаперевозчик Турции стал лучшим в номинации «За наивысшее качество авиаперевозок на международных воздушных линиях», а также получил специальную награду «За укрепление культурных и туристических связей». Церемония награждения состоялась в отеле DoubleTree by Hilton Moscow - Vnukovo Airport. В настоящее время во Внуково выполняют рейсы 28 авиакомпаний.

«Белавиа» увеличивает вес ручной клади и вводит брендированную систему тарифов

Это позволит пассажирам самостоятельно выбирать набор услуг для перелета. В рамках новой концепции увеличивается вес ручной клади с 8 до 10 кг. В новой системе тарифов будут доступны также безбагажные тарифы. Количество мест и стоимость авиабилетов в различных тарифных брендах будет варьироваться в зависимости от вместимости ВС, количества пассажиров на рейсе и других факторов. Разница между стоимостью безбагажного перелета и минимальной стоимостью билета с багажом по маршруту «туда-обратно» будет составлять до 65 евро в зависимости от направления. Все тарифы авиакомпании разделены на пять групп: «Промо», «Лайт», «Смарт», «Флекс» и «Бизнес».

Непал хочет, чтобы Россия участвовала в строительстве международного аэропорта

На переговорах в Москве министров иностранных дел РФ и Непала Сергея Лаврова и Прадипа Кумар Гьявали непальская сторона «обозначила тему». «Мы проинформировали вашего министра и попросили инвестировать в Непал, —сказал посол. — У нас сейчас только один аэропорт, который работает как по международным, так и по внутренним рейсам. А нужен нам новый международный аэропорт, мы планируем его построить в 70 км к югу от Катманду. На него необходимо 2-3 миллиарда долларов. Нужна также дорога — шоссе из Катманду в этот аэропорт — протяженностью 76 километров. Итак, это многомиллиардный проект», — уточнил посол Непала в России Риши Рам Гхимире.

Антимонопольный комитет Украины перенес решение по продаже «Мотор сич» компаниям КНР

АМКУ отложил на два месяца решение о том, удовлетворить или нет заявку китайских компаний Skyrizon и Xinwei о приобретении контрольного пакета акций запорожского завода «Мотор сич». Об этом сообщил украинский интернет-портал деловых новостей UBR. По словам председателя АМКУ Юрия Терентьева, отсрочить решение попросил концерн «Укроборонпром», который летом заявил о намерении также приобрести 25 процентов акций предприятия. А на днях The Wall Street Journal сообщила, что входящий в окружение Дональда Трампа американский миллиардер Эрик Принс, основатель ЧВК Blackwater, тоже рассматривает возможность приобретения «Мотор сич».

Стоимость строительства станции Rail Baltica в аэропорту Риги оценивается в Е 250-280 млн

Компания Eiropas dzelzcela linijas («Европейские железнодорожные линии»), отвечающая за реализацию проекта высокоскоростной магистрали Rail Baltica на территории Латвии, объявила конкурс на строительство ж.д. станции в аэропорту «Рига», а также связанной с ней инфраструктуры и эстакад. Как сообщил журналистам председатель правления компании Каспар Вингрис, затраты на строительство могут составить 250-280 млн евро, но конкретная сумма будет названа при объявлении второго этапа закупки. На первом этапе пройдет отбор кандидатов, заявки принимаются до 10 января 2020 года. Договор планируется заключить до конца следующего года, чтобы в 2021 году начать работы.

Казахстан договорился с Арубой и Бермудами о совместном обеспечении безопасности полетов

Авиационная администрация Казахстана (ААК) подписала соглашение с Департаментом гражданской авиации (ДГА) Министерства транспорта, коммуникаций и первичного сектора Арубы о сотрудничестве по надзору и контролю над обеспечением безопасности полетов, в соответствии со статьей 83Bis Чикагской конвенции. Как отмечается, в рамках соглашения стороны будут тесно взаимодействовать в вопросах обеспечения надзора за безопасностью полетов воздушных судов, находящихся в реестре гражданских воздушных судов Арубы и базирующихся в Республике Казахстан и их эксплуатантами. Запланировано проведение совместных совещаний по летной эксплуатации и ПЛГ.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Сертифицированный многоцелевой Ми-171А2 стал лауреатом конкурса «100 лучших товаров России»

В ходе конкурса в номинации «Продукция производственно-технического назначения» были отмечены такие качества продукции Улан-Удэнского авиационного завода как высокая потребительская оценка и конкурентоспособность, качество и безопасность, и самого предприятия – развитая инфраструктура и менеджмент. Кроме того, дирекцией программы конкурса «100 лучших товаров России» и региональной конкурсной комиссией по качеству Республики Бурятия Улан-Удэнскому авиационному заводу направлен почетный знак «Отличник качества». В федеральном этапе конкурса приняли участие ведущие производственные предприятия России.

… А Управлением гражданской авиации Индии DGCA валидирован сертификат типа Ми-171А2

Индийской стороной оформлено Одобрительное письмо, подтверждающее возможность эксплуатации Ми-171А2 на территории Индии, с учетом климатической и географической специфики, при температуре наружного воздуха до +50о С и возможности взлетов с аэродромов, расположенных на высоте до 3000 м. Данный факт позволяет обеспечить экспортные поставки отечественной гражданской вертолётной техники на рынок Индии, а также открывает широкие возможности экспорта Ми-171А2 на другие международные рынки. Ранее DGCA Индии также выдало Одобрительное письмо на устанавливаемый на вертолет Ми-171А2 двигатель ВК-2500ПС-03 разработки АО «ОДК-Климов».

ЦНТУ «Динамика» создан комплексный тренажер для экипажа Ми-28Н на динамической платформе

Тренажер обеспечивает обучение и подготовку летных экипажей к решению задач пилотирования вертолета Ми-28Н в эксплуатационном диапазоне высот и скоростей в ручном и автоматическом режимах управления, по приборам и визуально, в том числе с использованием очков ночного видения. К важным методическим возможностям тренажера относится отработка навыков применения штатного вооружения, основ ведения боевых действий. Система визуализации тренажера представляет собой многоканальную проекционную систему с купольным сферическим экраном, которая обеспечивает углы обзора от -35˚ до +90˚ по вертикали и ±95˚ по горизонтали.

Посол Непала рассказал о планах по закупке хорошо зарекомендовавших себя в стране Ми-17

Непал решил закупить у России не менее семи вертолетов Ми-17, в ближайшее время — до конца этого года или к началу следующего — будет сделка по поставке партии из двух машин, сообщил посол в РФ Риши Рам Гхимире. По его словам, Непал уже долго эксплуатирует Ми-17, они соответствуют местным географическим условиям, «хороши для горной местности». «Все вертолеты на вооружении нашей армии российские. Мы хотим продолжать это сотрудничество. Непал состоит из семи провинций. Нужны вертолеты для каждой из них, как минимум по одному. Но нам нужно даже больше. Но за один раз мы не купим, потому что цена для нас очень высокая», — сказал посол.

Принадлежащий краснодарскому застройщику вертолет Aerospatiale будет продан на аукционе

АО «Российский аукционный дом» продаст с торгов вертолет Aerospatiale, принадлежащий Юрию Клещенко, бенефициару строительного холдинга «СМУ Краснодар», сообщает Единый федеральный реестр сведений о банкротстве (ЕФРСБ). Вертолет 1974 года выпуска, находящийся в залоге у ПАО «Крайинвестбанк», оценен в 17 млн рублей. Клещенко был признан личным банкротом в мае текущего года, финансовый управляющий начал процедуру реализации его имущества. Ему предъявлено обвинение в совершении особо крупного мошенничества в сфере предпринимательства (ч. 4 ст. 159.1 УК РФ), говорится в материалах краснодарского краевого суда, бизнесмен находится в СИЗО.

Сертификат типа вертолетного двигателя ВК-2500ПС-03 валидирован властями Колумбии

Двигатели ВК-2500ПС-03 разработки и производства АО «ОДК-Климов» одобрены для эксплуатации в гражданской авиации Колумбии. Получение одобрения для эксплуатации в Колумбии двигателя ВК-2500ПС-03, устанавливающегося на вертолет Ми-171А2, подтверждает соответствующее официальное письмо Управления гражданской авиации этой республики. «Проведение подобных процедур открывает новые возможности поставки и послепродажного обслуживания ВК-2500ПС-03 за рубежом. Аналогичные заявки направлены в ряд других стран — Южную Корею, Перу, Бразилию и Мексику. Одобрения сертификата уже получены в Индии и Китае», — отметили в ОДК.

Предприятие холдинга «Вертолетов России» и Дальневосточный университет обновят Ка-62

Коллектив Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» и кафедра технологий промышленного производства Инженерной школы Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) выиграли конкурс на субсидирование высокотехнологичного производственного проекта. Авиастроители и ученые создадут комплекс для покрытия композитных деталей вертолета Ка-62 алюминиевой пленкой. Из 135 проектов в рейтинге правительственного конкурса в рамках реализации постановления о поддержке кооперации вузов и высокотехнологичных производств победителями признаны 45, причем проект ААК и ДВФУ занял четвертую строчку.

Форум прошел, вопросы остались

Вписались ли проблемы вертолетной индустрии РФ в контекст «Транспортной недели» нынешнего года?

На днях под ампирными сводами Гостиного двора в Москве прошла очередная «Транспортная неделя» — ключевое российское деловое событие, посвященное проблемам развития транспортного комплекса страны. Одной из основных тем мероприятия стала отраслевая конференция «Подготовка специалистов авиационного персонала для удовлетворения растущих потребностей малой авиации».

Своим видением того, что сегодня происходит в вертолетной индустрии в плане обеспеченности квалифицированными кадрами, насколько совпадает видение регулирующих органов и органов власти с тем, как оценивают ситуацию профессиональные участники рынка, а также о перспективах развития отрасли, поделился генеральный директор АО «Русские Вертолетные Системы» **Алексей Зайцев.**

— Алексей Михайлович, на конференции заместитель министра транспорта Александр Юрчик озвучил информацию о том, что ежегодно образовательные учреждения России выпускают до 750-800 пилотов, и, несмотря на то, что существует определенный дефицит КВСов, этого количества вполне хватает чтобы полностью закрывать проблему вторых пилотов. Насколько данный тезис справедлив для вертолетной авиации?

— Возможно, что озвученные тезисы верны для самолетной авиации, но в вертолетной индустрии ситуация достаточно тяжелая. К сожалению, вертолетные операторы сталкиваются с серьезной нехваткой не только командиров, но и вторых пилотов — так на Вертолетном форуме, который прошел 7-8 ноября в Тюмени, представители «ЮТЭйр» озвучили, что только им сейчас необходимо дополнительно около 40 КВСов.

Серьезные проблемы есть и с подготовкой новых кадров. Аналогичная, хотя и меньшая по своим масштабам, ситуация и у нас в «Русских Вертолетных Системах». Сегодня мы одна из самых активнорастущих компаний на отечественном рынке. И мы испытываем потребность в высококвалифицированном летно-техническом персонале. Однако, специализированные образовательные учреждения не могут нам его предоставить. Например, сегодня из Омского училища без диплома вышло 182 человека. Тоесть, это люди, которые прошли определенное обучение, на них были потрачены время и ресурсы. Но летать они, к сожалению, не могут и в ближайшее время будут находится в «подвешенном» состоянии.

Это обусловлено как отсутствием должного количества техники и топлива, так и банальной нехваткой инструкторского состава в училищах по причине низкой зарплаты, которая сегодня составляет около 60-80 тысяч рублей. Мы бы с удовольствием взяли бы этих молодых ребят, растили бы их, тренировали, но, к сожалению, не можем.

Безусловно, сегодня государство в целом и Росавиация, в частности, делает очень многое. В том числе, выдает транши, которые позволяют закупать топливо и ремонтировать технику на которой проходит обучение. Серьезную помощь училищам предоставляют и эксплуатанты: финансируют обучение, предоставляют стипендии, направляют высококвалифицированных инструкторов. Поддерживают своими ресурсами, помогая не только тем, кто хочет летать, но и самим себе, формируя квалифицированный кадровый резерв.

— Так в чем же изначально лежит причина такой острой нехватки кадров? Вопрос же не только в отсутствии материально-технической базы и соответствующего инструкторского персонала?

— Здесь нельзя выделить какую-то одну причину. Сложившаяся ситуация обусловлена целым комплексом, составными частями которого является и то, что на протяжении продолжительного времени вертолетной авиации не уделялось достаточно внимания со стороны государства, и кризисом отрасли в целом, и тем, что отечественная вертолетная авиация сама по себе недешева и постоянно балансирует на грани убыточности, а авиационные учебные центры, в свою очередь, очень затратная история: нужно получать соответствующие лицензии, в т.ч. и от Минобразования, соответствовать высоким квалификационным требованиям учебного центра, поддерживать квалификацию персонала и техническое оснащение на соответствующем уровне. Это очень серьезные вложения и обременения для компании.

— Не сыграла ли определенную негативную роль и Росавиация, ужесточив контроль? Может, надо было отдать все на откуп частным компаниям и сейчас не было бы такого серьезного кадрового дефицита?

— Нет. То, что сделала Росавиация в части усиления контроля за учебными центрами можно только приветствовать. Все мы были свидетелями того, что как только государство исключило себя из процесса, когда появилось множество частных компаний и АУЦев, то сразу же пошла массовая волна нарушений (приписывали налеты, выписывали «левые» летные пилотские свидетельства, недостаточно строго контролировали процесс подготовки и т.д.) и, как результат, пошла вверх кривая количества катастроф.

Росавиация, зачистив поле от «левых» АУЦев, сделала очень многое для того чтобы повысить безопасность, в т.ч. многократно усилила контроль за процессом подготовки пилотов.

В тоже время, при должном соблюдении всех регламентов, ответственном подходе к процессу обучения, особой разницы между пилотом, подготовленным частным АУЦем и государственным я не вижу. Главное, чтобы АУЦ работал в полном соответствии с существующими нормами и выпускал качественный летно-технический состав.

— Еще одной темой, которая поднималась на конференции, был вопрос межрегиональных перевозок. По данным заместителя Департамента государственной политики Министерства транспорта РФ Дмитрия Степанко в 2018 году всего 26 процентов региональных перевозок осуществлялись, минуя Москву. При этом в 1990 году эта цифра составляла 72 процента, а общее количество пассажиров было на 30 млн человек меньше. В Минтрансе планируют довести количество таких маршрутов до 50 процентов. Насколько это реально?

И это тоже в большой мере связано с кадровым дефицитом. Нужно создавать в регионах собственные центры подготовки, но нужно понимать, что есть и нехватка техники, средств и людей. Объективно регионы не потянут это самостоятельно.

Нельзя забывать о том, что такое распределение в пользу крупных авиационных центров произошло неспроста — региональные перевозки находятся в очень плачевном состоянии: нет техники, нет аэропортов, нет топлива и инфраструктуры. Поэтому все постепенно перешло в большие центры. Выход только один — развитие инфраструктуры на местах. И заниматься этим должно государство в партнерстве с эксплуатантами. Именно эксплуатанты знают проблему «на своей шкуре». Они понимают, что нужно делать и как заново выстраивать схему. Однако без государственного участия это невозможно сделать.

Для реализации поставленных Минстрасом задач необходимо провести огромную работу: нужно отсмотреть пассажиропотоки и грузоперевозки, проанализировать где уже есть необходимые объекты и техника, где можно обойтись модернизацией, а где необходимо создавать инфраструктуру с нуля.

Один из способов повышения доли региональных перевозок — создание региональных и межрегиональных транспортных хабов. Это то, к чему постепенно начали приходить, например, и в санитарной авиации — ведь раньше это были разрозненные системы. Каждый регион находился в «автономном плавании» со своим бюджетом и со своим обособленным видением ее развития. Сейчас же рассматривается возможность создания в отдельных регионах объединенных служб.

Так, насколько мне известно, есть планы объединить в части санитарной авиации отдельные районы Астраханской области и Волгоградскую область. Естественно, что при создании подобных транспортных хабов будет разгружаться и Москва, и Питер, и другие крупные центры. Но это вопрос не самой ближайшей перспективы. По нашим оценкам на это потребуется, как минимум, лет пять. Необходима масштабная программа развития с участием государства. И начинать, как мне кажется, нужно с субсидирования перевозок.

— В целом, какие у Вас впечатления от «Транспортной недели»? Насколько актуальна та информация, которой оперируют участники и соответствует ли повестка мероприятия реальным задачам и проблемам вертолетной отрасли?

— Что касается актуальности, то ее трудно переоценить. Регулярные рабочие встречи, совещания с участниками рынка, операторами, представителями правительства, Росавиации, Минтранса и регулирующих органов должны проходить как можно чаще. В тоже время, есть ощущение, что нужно больше конкретики, как, например, было у нас на «Вертолетном форуме» в Тюмени, где эксплуатанты, производители вертолетной техники и заказчики говорили на одном языке и обсуждали общие проблемы.

Всем нам нужно понимать, что необходимо делать сегодня, завтра, через год. Если мы говорим о финансовой помощи, об инвестициях в отрасль, то нужно не просто говорить «дайте нам денег», но четко понимать необходимые объемы, сроки на которые они выделяются, окупаемость и, самое главное, — результат, которого мы хотим добиться.

Сегодня четкое понимание ситуации, пожалуй, есть только у эксплуатантов. Государство, несмотря на вовлеченность в процесс с точки зрения регулирования, не сталкивается непосредственно с проблемами. Для адекватной полноценной и гармоничной работы степень его (государства) вовлеченности должна вырасти многократно. И в этом плане, безусловно, такие мероприятия как «Транспортная неделя» или «Вертолетный форум», выходят на первый план, т.к. дают возможность прямого и конкретного диалога.

Будьте здоровы, летайте!

Главная задача специалистов авиационной медицины — продление профессионального долголетия авиаторов

Цель и задачи ЦКБ ГА — максимальное продление лётной работы действующим пилотам. Значительная часть пенсионеров остаётся на преподавательской работе, передавая свой опыт подрастающему поколению.

ЦКБ ГА способна решать все задачи по взаимодействию с авиационным персоналом. Врачебный состав более чем на треть состоит из кандидатов медицинских наук, две трети имеют первую либо высшую врачебную категорию. Больница принимает участие в образовательной программе для нынешнего поколения авиационных врачей, активно участвует в конференциях, публикует статьи в научных журналах, проводит мастер-классы на своей территории. В структуру ЦКБ ГА входят амбулаторная служба, стационар и врачебно-лётная экспертная комиссия (ВЛЭК). Всего в больнице были проведены 162 лицензированные работы по медицинской деятельности. Медицинская помощь оказывается в полном спектре: от неспециализированных видов — до высокотехнологичных.

За нынешний 2019 год в амбулаторном отделении было принято 66000 пациентов, завершено почти 10000 госпитализаций, из которых в 8500 случаях потребовалось хирургическое вмешательство. Отработанные задачи ЦКБ ГА — быстрая и оптимальная диагностика с минимальными затратами. Методология основана на европейских и американских требованиях, подтверждённых российскими клиническими рекомендациями.

Оснащение диагностической службы позволяет проводить весь спектр исследований, связанных с авиационной медициной. Большая концентрация оборудования на ограниченной территории сокращает сроки прохождения пилотом комиссии. Государство выделяет средства для лечения лётного состава с целью его восстановления на лётной работе. С точки зрения успехов по сохранению кадров ЦКБ ГА оценена на самом высоком уровне.

Всего в ЦКБ ГА существует 12 профилей оказания медицинской помощи, большая часть из которых открывает широкие возможности по высокотехнологичным операциям. Вот почему Центральная врачебно-лётная комиссия ограниченно допускает к лётной (диспетчерской) работе даже после операций на сердце, как по шунтированию, так и по ряду других. В США такие пациенты к своим обязанностям допускаются лишь после подтверждения, что функция сердечной деятельности восстановлена должным образом. Речь идёт о пациентах старше 50 и даже 60 лет. Но в этих случаях ставится условие, чтобы экипаж был многосоставным и обязательным является наличие второго пилота.

В США к полётам могут быть допущены также пилоты с гипертонической болезнью, если гипертензия поддаётся контролю. Допускаются к полётам и пилоты, страдающие сахарным диабетом, но только при условии тщательного контроля за состоянием своего здоровья и принятия необходимых препаратов во время полёта. При той форме диабета, при которой необходим инсулин, чаще всего пилоты к полётам не допускаются. В таких странах, как Австралия, Новая Зеландия и Канада разрешено летать с инсулинозависимым диабетом, но только над их собственной территорией. В будущем, когда появятся компьютерные технологии, способные прогнозировать уровень глюкозы в крови, ограничения будут сняты.

Предметом обсуждения стал допуск пилотов и диспетчеров с ВИЧ-инфекцией. В России с таким заболеванием специалисты признаются негодными. В Европе с ВИЧ-инфекцией пилоты к работе допускаются при условии, что они принимают соответствующие препараты, а также при сохранении когнитивных функций и отсутствии психических расстройств. Пилоты с таким заболеванием контролируются с периодичностью в три месяца, полгода или год, при этом объём исследований соответствует протоколам и рекомендуемой практике ИКАО. Современные методы лечения позволяют таким пилотам поддерживать самочувствие на должном уровне, но они не могут летать в односоставных экипажах.

Пилоты, допущенные к полётам с заболеваниями, при которых необходимо принимать какие бы то ни было препараты, проходят проверку на предмет приёма этих препаратов. В сертификате пилота при этом оговорены условия его допуска к полётам.

Автор презентации ЦКБ ГА Артём Юровский

В Европе приняты более гибкие критерии годности к лётной работе по состоянию здоровья. Согласно статистическим данным, к полётам допущено 75 процентов пилотов, страдающих сердечно-сосудистым заболеваниями, остальные 25 процентов сами уже не хотели летать.

В ЦКБ ГА внедрена практика динамического наблюдения, поэтому присутствие пилота с запущенной патологией исключено априори. ЦВЛЭК в таких случаях делает однозначный вывод: пилот к лётной работе негоден.

В Европе пилоты оплачивают стразовой взнос, размер которого достаточно велик, в Германии он составляет четверть заработной платы. Этот взнос предусматривает страхование на случай утраты трудоспособности по заболеванию. При выходе на пенсию раньше срока им выплачиваются страховые суммы, которые составляют 70 процентов от заработной платы.

Был рассмотрен и вопрос о зависимости степени годности к полётам от типа и класса воздушных судов. В России в Федеральных авиационных правилах градации на типы и классы воздушных судов, а также на их разновидности (самолёты, вертолёты и т.п.) не существует. К рассмотрению принимается пилотское свидетельство, в котором написано: коммерческий пилот. На каком типе ВС он летает, значения не имеет. Следует также обратить внимание, что в Европе пилоты несут ответственность за объективность данных о своём здоровье. В настоящее время выявлены четыре пилота, которые скрывали свои заболевания, и их дела рассматриваются в суде.

В США за сокрытие своих заболеваний может последовать штраф 250 000 долларов либо тюремный срок в 5 лет, а в ряде случаев то и другое. Но, как отмечено выше, в Европе и США на случай утраты трудоспособности пилоты защищены страховыми выплатами.

О деятельности ЦВЛЭК рассказал председатель этого учреждения, кандидат медицинских наук Борис Потиевский. В материалах его презентации были представлены статистические данные по вынесенным заключениям. Всего их было вынесено 2654, из которых 1858 — по лётному составу. Из его числа годными было признано 1388 человек, негодными 149, этапное заключение вынесено по 321 пилоту, восстановлено из негодных 12. Немногим меньше было число проведённых консультаций.

Следует иметь в виду, что сегодня ЦВЛЭК не работает с молодым лётным составом, равно как и вообще с теми его представителями, у которых серьёзных проблем со здоровьем нет. Всё внимание сосредоточено на старшей возрастной группе, являющейся с экспертной точки зрения самой сложной. Важной особенностью работы ЦВЛЭК является и то, что именно она выносит официальные медицинские заключения. Обычные ВЛЭК могут выносить заключения «годен» или «негоден», проводя индивидуальную оценку, ЦВЛЭК может давать заключения с более широкой формулировкой.

Так, например, в ряде случаев к работе были допущены те, кто был признан негодным по статье, связанной с болезнями сердца (тахикардия, мерцательная аритмия и пр.). В предыдущие годы количество допусков по данной статье было в 5-6 раз меньше. По данным 2018 года количество лётного состава, допущенного к полётам с выраженными нарушениями ритма сердца, выросло втрое. Возросло и число пилотов, допущенных с глазными болезнями. Для многих из них это стало возможным благодаря операциям, сделанным с помощью методик лазерной хирургии.

Кроме того, после прохождения тщательных исследований в ЦВЛЭК к лётной работе допускался и лётный состав с нарушением слуха. Главным критерием для эксперта стало, способен ли пилот вести радиообмен. За минувший год на основании официального заключения к полётам было допущено 256 командиров воздушных судов. Всего было принято 125 обжалований, из которых 6 по лётному составу, 2 по диспетчерскому, 8 по бортпроводникам, 18 по курсантам, 2 по частным пилотам и 89 по абитуриентам.

Общий итог — рост контингента пилотов старшего возраста, годных к лётной работе. В 2012 году их доля составила 7 процентов, сегодня она возросла до 33.

В ходе круглого стола были обсуждены и организационные вопросы. Врач-терапевт ЦВЛЭК ГА Ирина Ковалёва в своём выступлении обратила внимание на делопроизводственные аспекты и на дисциплину с точки зрения хранения медицинских документов, на необходимость контроля за их достоверностью и подлинностью, о внедрении электронного документооборота. Кардиолог Алексей Дорофеев и офтальмолог Анна Коновалова поделились практикой лечения, способствующей сохранению и восстановлению лётной годности пилотов. Невролог Галина Бирюкбаева обратила внимание на важность экспертизы на предмет выявления нервных и психических заболеваний.

Следует отметить, что контроль за этим видом заболеваний в России строже, чем в Европе, свидетельством чему стала трагедия с самолётом А320 авиакомпании Germanwings. Между тем, подобный случай имел место в истории отечественной гражданской авиации советского периода, когда пилот Ан-2 направил самолёт в жилой дом в Новгороде. Не так давно была выявлена попытка вертолётчика скрыть шизофрению: получив отрицательное заключение в одной ВЛЭК, он повторно прошёл комиссию в другой. Одним словом, гибкость подхода при освидетельствовании не должна означать послабление.

Как известно, одна из заповедей врача звучит так: не навреди. И главная задача врачей ЦКБ ГА — не навредить пилотам и дать им возможность летать. Если, конечно, они способны в первую очередь — обеспечить безопасность для жизни и здоровья своих пассажиров, членов экипажа и постараться сберечь свою собственную.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

Окончание. Начало на с. 2

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

Ученые ЦАГИ приняли участие в международной конференции по неразрушающим методам контроля

Международная научно-техническая конференция (iNDT&E2019) организуется ежегодно. В работе конференции приняли участие представители России, Германии, Канады, Китая и др. В завершение мероприятия российская делегация (в ее состав, помимо ФГУП «ЦАГИ», вошли представители Института биохимической физики им. Н.М. Эмануэля РАН) посетила компанию AVIC Composite Corporation Ltd., включая производственные цеха по изготовлению композитных материалов и конструкций. Также сформирован проект Соглашения о научно-техническом сотрудничестве AVIC Composite Corporation Ltd. и ФГУП «ЦАГИ» в области композиционных материалов.

Фондом развития промышленности предоставлен целевой займ НПО «Наука» на 64,4 млн рублей

Стороны подписали договор целевого займа на сумму 64,4 млн рублей по программе «Цифровизация промышленности». С привлечением займа ФРП предприятие намерено внедрить автоматизированную систему управления в новом производственно-испытательном комплексе во Владимирской области. Система позволит планировать заказы и вести учет ресурсов на основе отечественного программного продукта - 1С:ERP. Внедрение автоматизированной системы управления позволит НПО «Наука» повысить производительность труда на 20 процентов, ускорить оборачиваемость запасов и дебиторской задолженности на 11 и 8 процентов соответственно

ВИАМ представил свои разработки в области аддитивных технологий на выставке FORMNEXT

Во Франкфурте-на-Майне в выставочном комплексе Messe Frankfurt прошла крупнейшая международная выставка-конференция по аддитивному производству и 3D-печати. Среди наиболее важных достижений института в этой сфере – создание первого в России аддитивного производства полного технологического цикла, включающее все стадии процесса: от выплавки шихтовой заготовки и ее распыления до синтеза готовых деталей и их последующей обработки. Кроме того, имеющаяся база позволяет организовать в ВИАМ серийное малотоннажное производство металлопорошковых композиций (до 190 тонн в год). Сегодня в институте разработано более десяти марок МПК.

Специалисты «Швабе» повышают точность систем навигации кораблей и самолетов

Запатентованное решение Холдинга «Швабе» совершенствует работу зеемановских лазерных гироскопов, применяющихся в навигационных системах кораблей и самолетов. Изобретение московских специалистов позволит создавать устройства, точность которых менее подвержена влиянию температуры окружающей среды. Лазерные гироскопы, помимо прочего, отвечают за определение угла поворота воздушного и морского судна. Специалисты НИИ «Полюс» им. М.Ф. Стельмаха, входящего в Холдинг «Швабе», запатентовали уникальную технологию для уменьшения влияния термомагнитного дрейфа на устройство, что повысит его чувствительность и точность.

Ученые ЦИАМ адаптировали для авиации автомобильный двигатель проекта «Кортеж»

Как отметил руководитель работы, начальник отдела ЦИАМ Лев Финкельберг, была проведена оценка возможного использования двигателя в составе силовой установки с воздушным винтом, созданного по такой схеме, на двухдвигательном девятиместном и однодвигательном шестиместном самолетах местных воздушных линий. По словам руководителя работы, наиболее трудоемкой задачей стала адаптация под авиационные правила систем топливопитания, зажигания, управления, обеспечивающих работу двигателя. В ходе испытаний получены характеристики двигателя в диапазоне от земного малого газа до взлетного режима, проверены его запуски и приемистость.

Терра Тех и спутниковая система «Гонец» договорились о сотрудничестве по развитию

АО «ТЕРРА ТЕХ», дочерняя компания холдинга «Российские космические системы», и АО «Спутниковая система «Гонец» заключили соглашение о сотрудничестве в целях совместного развития продуктов на базе космических систем. Стороны договорились совместно развивать современные высокотехнологичные продукты и предлагать потребителям комплексные решения: мониторинговые продукты АО «ТЕРРА ТЕХ» на основе данных дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ) и услуги передачи данных с использованием систем «Гонец» (подвижная спутниковая связь) и «Луч» (спутниковая ретрансляция), оператором которых является АО «Спутниковая система «Гонец».

Ученые ЦАГИ освоили технологию обработки крупных авиадеталей из алюминиевого сплава

Сегодня идут работы по техническому перевооружению ряда установок, среди которых – трансзвуковая аэродинамическая труба (АДТ) Т-128. Для замены комплекта лопаток Т-128, изготовленного в 1980-х годах и выработавшего свой ресурс, сотрудниками опытного производства НПК института с нуля освоена технология обработки крупных деталей из упрочняемого алюминиевого сплава. Для наибольшей точности работы подбиралась необходимая траектория движения фрезы современного пятиосевого высокопроизводительного станка с числовым программным управлением. На сегодня в институте изготовлено 27 крупноразмерных лопаток и 23 находятся в производстве.

Студент МГТУ ГА провел экскурсию для випов на выставке в Совете Федерации

В Совете Федерации РФ стартовала выставка «Регионы России. Колесо истории». Открыли экспозицию Председатель Совфеда Валентина Матвиенко и Министр транспорта Евгений Дитрих. В числе первых экскурсоводов выступил студент МГТУ ГА, председатель студенческого совета Никита Храмцов. Выставка рассказывает об истории становления и развития транспортной отрасли России за более чем 200-летний период, она поделена на тематические модули, включающие различные исторические периоды развития транспортного комплекса, а также отраслевое образование. На стендах размещены уникальные архивные и современные фотографии и документы.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

МАК: Причиной катастрофы Boeing 737 flyDubai в Ростове-на-Дону стали ошибки пилотов

Причиной катастрофы пассажирского самолета Boeing 737 авиакомпании flyDubai в 2016 году в аэропорту Ростова-на-Дону стали ошибки пилотов. Об этом говорится в отчете Межгосударственного авиационного комитета.

Напомним, 19 марта 2016 года в 03:42 местного времени при выполнении ухода на второй круг после прерванного захода на посадку потерпел катастрофу самолет Boeing 737-8KN авиакомпании Dubai Aviation Corporation, выполнявший регулярный международный пассажирский рейс FDB 981 по маршруту: Дубай — Ростов-на-Дону. На борту находились 62 человека. Выживших нет. «Катастрофа произошла из-за неверной конфигурации и ошибок в пилотировании с последующей потерей ситуационной осведомленности ночью в инструментальных метеоусловиях, приведшей к потере контроля за параметрами полета и столкновению самолета с землей», — говорится в отчете МАК.

FlyDubai прокомментировала итоги расследование о крушении в Ростове-на-Дону

Авиакомпания FlyDubai заявила, что пилот разбившегося в марте 2016 года в Ростове-на-Дону самолета Boeing 737-8KN совершал посадку, имея сводку погоды от диспетчеров с неполными данными.

«При первом заходе на посадку в аэропорту Ростова-на-Дону экипаж выполнил уход на второй круг, когда сработала звуковая сигнализация о сдвиге ветра. Решение о полете в зоне ожидания было принято на основании сводок погоды. Когда экипаж решил совершить повторный заход на посадку, то получил от диспетчеров сводку с неполными данными о фактической погоде. Действия пилота во время второго захода на посадку компания объяснила «когнитивным искажением», при котором человек, сам того не осознавая, продолжает выполнять изначальный план, несмотря на смену обстановки. По мнению компании, командир воздушного судна не до конца перестроился после предыдущего маневра.

Конференция по безопасности прошла в МГТУ ГА в рамках «Транспортной недели»

В обсуждении актуальной тематики приняли участие командно-руководящий состав и профессорско-преподавательский состав МГТУ ГА и других аэрокосмических вузов, представители Росавиации, авиапредприятий.

Открывший конференцию начальник Управления по безопасности полетов ФАВТ Сергей Мастеров представил доклад о безопасности полетов в ГА России. Одобрение участников заслужили выступления начальника летно-методического отдела Ульяновского института ГА Александра Минакова, профессора кафедры безопасности полетов и жизнедеятельности МГТУ ГА Людмилы Большедворской, доктора технических наук, профессора этой же кафедры Валерия Шарова. Участники конференции получили возможность ознакомиться с учебной базой университета, представленной современными тренажерами Airbus и Boeing, аэродинамической трубой и научными лабораториями, оценили музей МГТУ ГА.

FAA отстранило Boeing от выдачи сертификатов летной годности для 737 MAX

(FAA) США заявило, что оно будет единственным органом, который будет выдавать сертификаты летной годности на лайнеры Boeing 737 MAX, эксплуатация которых была приостановлена после двух авиакатастроф.

Об этом говорится в письме, направленном в авиастроительную корпорацию, сообщает Reuters. «Общественные интересы и интересы безопасности авиационной коммерческой деятельности требуют, чтобы Федеральное авиационное управление сохранило полномочия выдавать сертификаты летной годности на все самолеты серии 737 MAX», — цитирует агентство отрывок письма. Поясняется, что раньше решение о выдаче сертификатов принималось совместно FAA и Boeing. Регулятор намерен восстановить полномочия авиаконцерна по выдаче сертификатов, когда будет уверен, что он обладает «полностью функциональной системой контроля качества», соответствующей стандартам FAA.

Умер второй пилот самолета А320, экстренно посаженного в аэропорту «Платов»

Пассажирский самолет «Аэрофлота» совершил экстренную посадку в аэропорту «Платов» (Ростов-на-Дону) после того, как второму пилоту стало плохо. По предварительным данным, причина смерти - сердечный приступ.

По информации пресс-службы аэропорта, «самолет выполнявший рейс из Москвы в Анапу, вылетел из Шереметьево. Около 10 утра второму пилоту стало плохо, и КВС была запрошена экстренная посадка. Пока приземлялись, пилот 1970 года рождения умер». Позднее в «Аэрофлоте» уточнили, что пилот скончался в машине скорой помощи. В «Аэрофлоте» выразили соболезнования родным и близким пилота. «Мы скорбим вместе с вами», — говорится в сообщении компании. Южное следственное управление на транспорте СК России начало проверку по факту экстренной посадки, сообщили в пресс-службе ведомства. При посадке никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.

Требования к пожарной безопасности для авиации утвердил Совмин Белоруссии

Правительство Республики Беларусь утвердило специфические требования по обеспечению пожарной безопасности для объектов гражданской и государственной авиации, а также взрыво- и пожароопасных производств.

В соответствии с документом, для каждого аэродрома должен быть разработан оперативный план тушения пожаров на воздушных судах. Время развертывания в любой точке ВПП первого пожарно-спасательного автомобиля при оптимальных условиях видимости и состоянии дорожного покрытия (в дневное время при хорошей видимости и сухом покрытии) не должно превышать 3 минут, последующих автомобилей — 4 минут от момента объявления пожарно-спасательным расчетам сигнала тревоги до начала подачи огнетушащего состава. С каждым пожарно-спасательным расчетом не реже одного раза в месяц проводятся практические занятия, максимально приближенные к реальным условиям.

От «Совенка» не укрыться!

«Росэлектроника» впервые продемонстрировала «всевидящий» прибор для патрулирования БЛА

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех впервые представил на выставке «Интерполитех-2019» всепогодный обзорно-наблюдательный прибор «Совенок», позволяющий осуществлять управление техникой и наблюдение за местностью в условиях нулевой видимости. Благодаря компактным размерам аппаратура может применяться на автомобилях, яхтах, маломерных судах и беспилотных летательных аппаратах.

В состав шаровидного устройства входят тепловизор, встроенная видеокамера с разрешением Full HD, а также гиростабилизированная платформа, которая обеспечивает четкое изображение при движении. Использование одновременно тепловизионного и оптического канала позволяет получать максимально качественную визуализацию при самых неблагоприятных погодных условиях, в темноте, при сильном задымлении или в тумане, средняя дальность действия прибора составляет 3 км.

Габариты «Совенка» не превышают 13 см в диаметре, масса устройства составляет всего 3 кг, что дает возможность крепить его на корпусе автомобиля или судна при помощи магнита. Устройство передает изображение на экран видеомонитора, планшет или ноутбук и управляется с компьютера. «Совенок» способен сопрягаться со штатными мультимедийными системами транспортных средств, также предусмотрена модификация устройства с управлением через мобильное приложение.

«Уникальный прибор разработан специалистами «Росэлектроники» на основе технологий, применяющихся в военной авиации. Небольшие габариты и широкий функционал позволяют использовать его для различных целей – охраны объектов, патрулирования водных территорий, мониторинга с помощью беспилотников, а также при задымлении и запылении во время проведения поисково-спасательных работ. Изделие уже вызвало интерес у силовых ведомств и охранных структур», — отметил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Программное обеспечение «Совенка» позволяет захватывать движущиеся объекты и сопровождать их в автоматическом режиме, что может быть актуально при патрулировании территории, охране общественного порядка или на охоте. В настоящее время ведется разработка программного обеспечения с элементами искусственного интеллекта. При обнаружении объекта, к примеру – животного, «Совенок» сравнивает его контуры с оцифрованной базой изображений и оповещает оператора.

«Совенок» разработан специалистами входящего в холдинг «Росэлектроника» Центрального научно-исследовательского института «Циклон».

«Ермаку» санкции не помеха

Информационную систему для правоохранительных органов представил стенд Концерна «Автоматика»

В ходе XXIII Международной выставки средств обеспечения безопасности государства «Интерполитех 2019» АО «Концерн «Автоматика» Госкорпорации Ростех представил интегрированную информационную систему (ИИС) для правоохранительных органов «Ермак-6» на базе платформы «Эльбрус».

Система позволяет собирать, систематизировать и обрабатывать данные в рамках информационного обеспечения деятельности правоохранительных органов и является полностью отечественной разработкой, не имеющей аналогов среди систем данного класса.

Система выполнена на базе современных программно-технических платформ. При разработке ИИС «Ермак-6» учитывался международный опыт в создании подобных систем, а также опыт разработки и эксплуатации интегрированных банков данных регионального уровня (ИБД-Р) МВД России. ИИС «Ермак-6» предлагает необходимый сервис для информационного обеспечения деятельности правоохранительных органов в соответствии с текущими потребностями, а также предоставляет среду для быстрой разработки собственных подсистем органов правопорядка.

Как показало тестирование основных режимов работы системы в подразделениях МВД России на региональном уровне, с населением 2-3 млн человек, ИИС «Ермак-6» даже в минимальной конфигурации способна перекрыть существующие потребности информационного обеспечения деятельности управлений МВД России на региональном уровне более чем в два раза и обеспечить работу не менее 10 тысяч пользователей. Таким образом, ИИС «Ермак-6» на базе аппаратной платформы «Эльбрус» обеспечивает ускорение работы и увеличивает потенциальные возможности для решения перспективных задач в области информатизации деятельности правоохранительных органов.

Дополнительно система позволяет упростить перенос данных без потери собственных региональных особенностей и функционала, содержащихся в устаревших базах данных пользователя, что делает легким переход со старой платформы на платформу последнего поколения «Ермак-6». Она лишена санкционных рисков, поскольку использует open source — решения и отечественную аппаратную платформу. Однако, учитывая мультиплатформенность, по решению заказчика, система может быть развернута не только на платформе «Эльбрус», но и на иных современных серверных платформах.

«При создании ИИС «Ермак-6» на базе платформы «Эльбрус» производства Института электронных управляющих машин (ИНЭУМ) им. Брука, входящего в концерн «Автоматика», был использован многолетний опыт эксплуатации информационных систем МВД России. Лучшие решения, подверженные детальной доработке, нашли свое воплощение в ИСС «Ермак-6». Таким образом, концерн «Автоматика» предлагает полностью российскую разработку на базе отечественной аппаратной платформы и программного продукта, с использованием open source - решений, соответствующую передовым международным требованиям», – прокомментировал генеральный директор концерна «Автоматика» Владимир Кабанов.

...И сам себе эколог

В России организовано обучение технологиям в сфере 3D-печати по проекту «Additive Minds»

В России запущена уникальная международная программа обучения передовым технологиям в сфере аддитивного производства Additive Minds (Аддитивное мышление). Организатором проекта с российской стороны выступил «Центр аддитивных технологий» (ЦАТ) Государственной корпорации «Ростех».

Россия стала четвертой страной, присоединившийся к всемирной программе обучения аддитивным технологиям Additive Minds. Менторами и преподавателями выступают практикующие инженеры с опытом работы в передовых европейских компаниях.

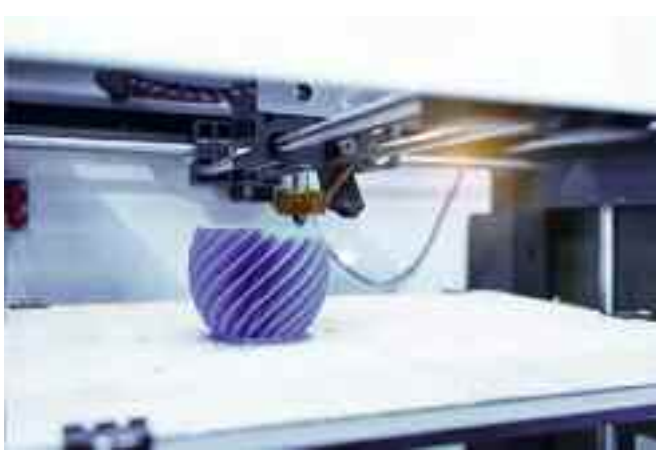
«Промышленная 3D-печать становится одним из обязательных атрибутов современной промышленности. Она позволяет сократить цикл изготовления деталей более чем в 2 раза, уменьшить количество элементов итоговой конструкции, они более экономичны и экологичны. Мы видим высокий потенциал этой технологии и активно внедряем ее в нашу производственную практику. К примеру, в ОДК уже сегодня методом аддитивных технологий изготавливается порядка трех тонн деталей в год.

Безусловно, использование таких технологий в промышленности будет расширяться и потребует все большего количества квалифицированных сотрудников. Для этого мы присоединились к мировой программе Additive Minds, которая позволит подготовить кадры, способные не только применять инновационные методы производства, но и обучать других сотрудников. Всего в обучении примут участие 120 высококвалифицированных специалистов», - отметил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Основными участниками программы в России стали специалисты авиационного сектора российской промышленности. Они будут проходить курс, состоящий из трех модулей, в течение года. Им предстоит изучить практические аспекты создания деталей путем аддитивного производства, а также пройти теоретический курс, посвященный 3D-печати. Группа специалистов будет разделена по четырем профилям: инженер-конструктор аддитивного производства, инженер по качеству, инженер по организации производства и инженер по организации бизнес-процессов.

По итогам мероприятия 40 участников получат дипломы экспертов,— дипломы инструкторов с правом обучения аддитивным технологиям в своих компаниях. Практическая часть обучения будет проводиться на оборудовании, предоставленном «Центром аддитивных технологий».

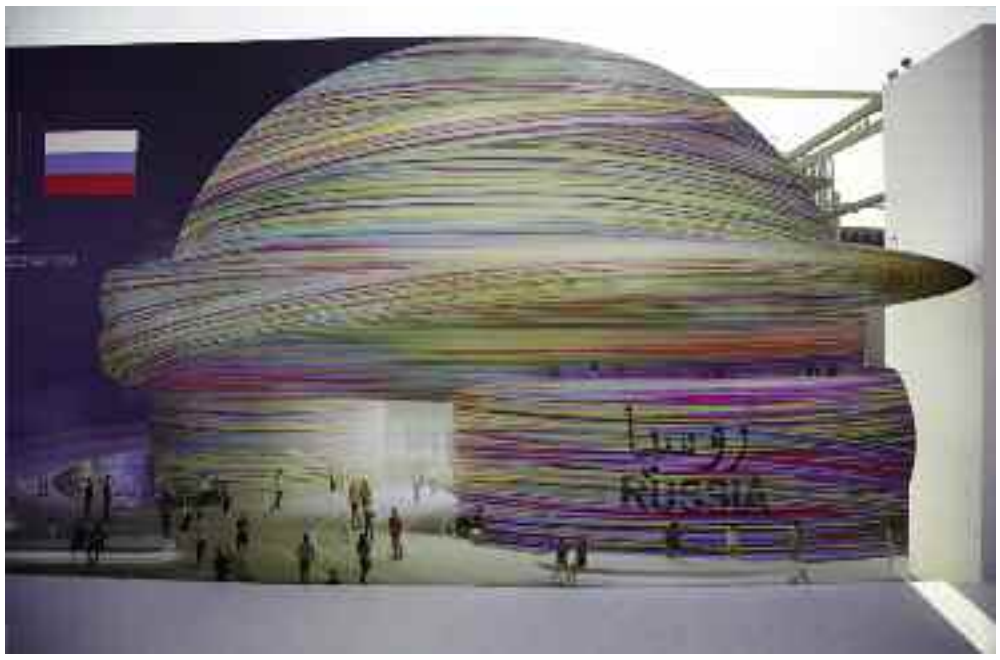
«Центр аддитивных технологий – передовая компания, целью которой является работа в интересах авиационной промышленности России и не только. Обучая специалистов новейшим технологиям, мы создаем в стране базу для перехода на новый технологический уклад производства в целом и формируем единую экосистему внедрения аддитивных технологий в существующее производство», — говорит генеральный директор ЦАТ Владислав Кочкуров.



Восток – это возможности

Dubai EXPO 2020 даст мощный импульс развитию сотрудничества России с государствами региона

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров и генеральный директор ГК «Ростех» Сергей Чемезов приняли участие в закладке капсулы в основу будущего павильона Российской Федерации на Всемирной выставке ЭКСПО-2020 в крупнейшем городе Объединенных Арабских Эмиратов. Выставка, которая пройдёт в Дубае в следующем году, обещает стать одной из самых масштабных и посещаемых в истории.



Центральной идеей российского павильона на ЭКСПО-2020 будет «Машина и человек». Российская экспозиция продемонстрирует достижения страны в цифровых технологиях, таких как искусственный интеллект, робототехника, беспилотный транспорт. Эта идея будет отражена не только в экспозиции, но и в самой структуре и архитектуре павильона нашей страны.

Всемирная выставка (ЭКСПО, Expo) – международная выставка, которая является символом индустриализации и открытой площадкой для демонстрации технических и технологических достижений. Традиция проведения международных выставок возникла на фоне развития французских национальных выставок, кульминацией которых послужила Международная выставка в 1844 году. Первая Всемирная выставка была проведена в Гайд-парке по инициативе принца Альберта.

Россия участвует в ЭКСПО с 1851 года. Так, знаменитый памятник «Рабочему и колхознице» на ВДНХ скульптора Веры Мухиной изначально был создан для российского павильона на Всемирной выставке в Париже 1937 года. После окончания выставки монумент был разобран и перевезен в Москву. Кроме того, Павильон № 70 ВДНХ, находящийся сразу за памятником Мухиной, также известный как «Монреальский», создавался для ЭКСПО 67 в Монреале, а затем пересобран в Москве в 1975 году.

По словам главы Минпромторга России, ЭКСПО 2020 станет значимой вехой для знакомства мировой общественности с самобытной русской культурой, предметами промышленного и сельскохозяйственного производства.

«Начиная с 1851 года Россия активно участвовала во всех Всемирных выставках, и мы всегда старались делать удобные, комфортные, функциональные, уникальные с архитектурной точки зрения павильоны. Площадь участка, на котором располагается павильон России, займет более чем в 4,5 тысячи квадратных метров и войдет в число крупнейших экспозиций выставки. Это будет технологически уникальная конструкция сферической формы, высотой более 25 метров. Большинство элементов фасада будет изготовлено с использованием новейших технологий, многие из которых впервые найдут применение при строительстве подобных инженерных сооружений», - рассказал журналистам по завершении церемонии закладки капсулы Денис Мантуров.

ЭКСПО 2020 будет проходить в период с 20 октября 2020 года по 10 апреля 2021 года на территории в 438 гектаров, расположенной между городами Дубай и Абу-Даби. Генеральный план организован вокруг центральной площади под названием Al Wasl, окруженной тремя большими тематическими районами, каждый из которых посвящен одной из подтем выставки – «Возможности», «Мобильность» и «Устойчивость». Дубай также делает упор на инвестиции в различные сектора, такие как экономический рост, недвижимость, экологические направления и общественные отношения.

Российский павильон будет буквально перед входом на выставку и мимо него просто невозможно будет пройти.

«Мы рассчитываем на то, что очередное участие на ЭКСПО станет демонстрацией наших современных достижений и технологий в разных областях и сферах экономики нашей страны, с участием регионов и ведущих компаний. Мы как всегда надеемся на призовые места участия нашей страны, а это даст, в том числе и возможность, говорить о том, чтобы сохранить этот стенд и после выставки и сделать его постоянно действующей экспозицией нашей продукции. В том числе, мы, может быть, переведём сюда и своё торгпредство, чтобы участвовать в продвижении нашей продукции на постоянной основе», - добавил Денис Мантуров.

«Мировое ЭКСПО является ключевой площадкой для демонстрации последних достижений в сфере технологий, промышленного и сельскохозяйственного производства, тенденций в области архитектуры и искусства. В 2020 году выставка впервые пройдет на Ближнем Востоке – это станет дополнительным импульсом для развития сотрудничества между Россией и странами региона, которые являются одними из наших ключевых деловых партнеров. Центральная идея российского павильона на ЭКСПО-2020 - «Машина и человек». Российская экспозиция продемонстрирует достижения нашей страны в цифровых технологиях, таких как искусственный интеллект, робототехника, беспилотный транспорт. Эта идея будет отражена не только в экспозиции, но и в самой структуре и архитектуре павильона нашей страны.

Сформировать масштабную и зрелищную экспозицию поможет наш опыт – Ростех ежегодно организует участие своих 800 дочерних компаний и других российских предприятий в десятках выставочных мероприятий по всему миру. В том числе, Госкорпорация является соорганизатором авиасалона МАКС в Жуковском и ряда других масштабных мероприятий», - сказал в ходе мероприятия глава Госкорпорации Ростех, председатель общественной организации «Союз машиностроителей России» Сергей Чемезов.

На протяжении шести месяцев каждый посетитель будет иметь возможность прикоснуться к российской культуре, искусству, инновациям и познакомиться со знаменитым российским гостеприимством. ЭКСПО-2020 не только открывает России новые возможности для укрепления торгово-экономических отношений с ОАЭ, но и дает мощный импульс развитию международного сотрудничества с государствами региона.

«Мы рассчитываем в полной мере использовать возможности Всемирной выставки для расширения индустриального, социально-экономического и гуманитарного взаимодействия со всеми, кто смотрит с нами в одном направлении. Для нас павильон – это не просто выставочная площадка. Это способ визуально соотнести современную, новую, динамичную Россию с ее богатым прошлым, с ее историческим и духовным наследием. Наш павильон станет местом проведения деловых переговоров, установления новых контактов, обсуждения перспективных проектов», — подчеркнул российский министр.

В рамках церемонии торжественной закладки памятной капсулы Денис Мантуров, Сергей Чемезов и Государственный министр по делам международного сотрудничества, Генеральный директор Оргкомитета «ЭКСПО 2020» Рим Аль Хашеми обсудили подготовку к ЭКСПО-2020, ключевые мероприятия программы и, в частности, проведение Чемпионата мира по шахматам на полях ЭКСПО-2020. «Россия примет активное участие в этом мероприятии. Надеемся, что бой за шахматную корону станет ярким и запоминающимся событием выставки», - отметил г-н Мантуров.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Запрет на полеты Boeing 737 MAX продлен FAA как минимум до конца января 2020 года

По информации управления гражданской авиации США, выработка новых требований по подготовке пилотов продлится до конца января, пишет The New York Times. После этого для возвращения 737 MAX на коммерческие маршруты потребуется еще несколько недель. Кроме того, источники в правительстве США утверждают, что для возобновления полетов самолетам придется пройти ряд тестов. В ноябре Boeing опубликовал пресс-релиз, в котором говорилось, что компания планирует возобновить коммерческие полеты авиалайнеров Boeing 737 MAX в январе 2020 года. Генеральный директор Boeing Деннис Мюленбург заявил, что после всех доработок 737 MAX будет одним из самых безопасных самолетов.

В аэропортах Китая начали использовать технологию распознавания эмоций человека

Как пишет британская газета Financial Times, над созданием подобной системы работает целый ряд компаний по всему миру, в том числе Amazon, Microsoft и Google. «С помощью видеозаписи технология распознавания эмоций может быстро идентифицировать подозреваемых в преступлении, анализируя их психическое состояние, что позволяет предотвращать незаконные действия, включая терроризм и контрабанду, — приводит издание слова эксперта по охране общественного порядка Ли Сяоюя в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на северо-западе Китая. — Мы уже начали применять ее». В настоящее время данная технология в основном используется на таможне.

В Швеции построили крупнейший в мире RTC – цифровой центр управления воздушным движением

Шведский поставщик аэронавигационного обслуживания LFV завершил строительство своего нового центра управления Remote Tower Control (RTC) в Стокгольме. По информации LFV, RTC в столице Швеции станет крупнейшим в мире цифровым центром управления воздушным движением. На начальном этапе он будет работать с четырьмя аэропортами — Кируна, Эстерсунд, Мальме и Умео. В перспективе RTC способен осуществлять обслуживание 24 аэропортов. Ранее шведские авиационные власти реализовали еще один масштабный проект, развернув в стране национальную широкозонную мультилатерацию, станции которой поддерживают АЗН-В 1090ES.

Руководство Lufthansa предложило профсоюзу бортпроводников начать переговоры о зарплате

Германский авиаперевозчик объявил, что предлагает профсоюзу «возможность начать комплексный процесс примирения в дочерних компаниях Eurowings, Germanwings и CityLine». Руководство Lufthansa надеется, что это станет первым шагом на пути к примирению с Ufo. Между тем профсоюз 28 ноября обвинил авиакомпанию в том, что переговоры по урегулированию конфликта в течение предыдущих двух дней велись «недостаточно серьезным образом». Условия, на которых Lufthansa хочет достичь урегулирования конфликта, не обеспечивают профсоюзу достаточную безопасность и содержат много подводных камней, заявил пресс-секретарь Ufo Николей Баублис.

Рособоронэкспорт представил президенту Венесуэлы комплексный тренажер Су-30МК2

Президент Боливарианской Республики Венесуэла Николас Мадуро на авиабазе ВВС имени лейтенанта Луиса дель Валье Гарсии в г. Барселоне открыл комплексный тренажер самолета Су-30МК2, поставленный и смонтированный ПАО «Компания «Сухой» по ранее заключенному контракту АО «Рособоронэкспорт» с акционерной компанией военной промышленности Венесуэлы CAVIM. Венесуэльский персонал прошел всю необходимую подготовку по правилам эксплуатации оборудования и аппаратуры. Поставленные из России истребители Су-30МК2 являются ядром военно-воздушных сил Венесуэлы и гарантом безопасности воздушного пространства страны.

В Сиднее построят новый аэропорт в честь известной австралийской женщины-пилота

На западе Сиднея построят аэропорт по проекту архитектурного бюро Zaha Hadid Architects и студии Cox Architecture, сообщает международный журнал Dezeen. Он будет называться в честь известного австралийского пилота Нэнси-Берд-Уолтон. Воздушная гавань расположится в новом городском районе Парклэнд Сити на сельском участке общей площадью 1,7 тысячи га. Дизайн терминалов сочетает в себе стили местных ландшафтов и австралийской архитектуры. Фасады будут включать себя множество стеклянных элементов, пропускающих естественный свет, которые сделают здание максимально энергоэффективным. Завершить строительство первой очереди планируется в 2024 году.

Министерство туризма Доминиканской Республики анонсирует запуск двух современных хелипортов

В ближайшее время в столице страны Санто-Доминго состоится открытие нового хелипорта, который обещает стать самым современным среди подобных объектов авиатранспортной инфраструктуры в Карибском регионе и будет включать пассажирский терминал, административные и эксплуатационные сооружения. Такой же проект, инвестиции в который составят около $1 млн, будет реализован в провинции Бараона, что важно не только с точки зрения оптимизации работы аварийно-спасательных служб, но и для развития туризма и деловой активности в южной части страны. Хелипорт на набережной Бараоны, будет располагать двумя вертолетными площадками и мини-электростанцией.

Самолет Ил-76 Минобороны доставил партию оружия Габону для борьбы с браконьерами

В аэропорту Либревиля приземлился прибывший из Москвы Ил-76. На борту самолета — оружие, которое поможет лесникам и служащим Парковых рот Национального агентства национальных парков Габона вести борьбу с браконьерами. Борт встречали представитель Минобороны РФ генерал-майор Андрей Торощин и посол России в Габоне Дмитрий Кураков. Поставка в Габонскую Республику стрелкового вооружения осуществлена на безвозмездной основе. Габон активно реализует программу по защите редких животных от браконьеров на своей территории. В первую очередь речь идет о сохранении численности лесных слонов, популяция которых в стране — самая крупная на континенте.

АВИАМЕТТЕЛЕКОМ
РОСГИДРОМЕТА
ТОЧНЫЙ ПРОГНОЗ ПОГОДЫ –
НАДЕЖНЫЕ ВЗЛЁТ И ПОСАДКА
В соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации Правительство Российской Федерации назначило Росгидромет полномочным органом по метеорологическому обеспечению международной аэронавигации.
НАША МИССИЯ
Повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов национальной и международной гражданской авиации за счет предоставления качественной прогностической и фактической метеорологической информации
АВИАМЕТТЕЛЕКОМ РОСГИДРОМЕТА – крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды: 15 филиалов по всей стране, 192 авиаметеорологических подразделений в аэропортах, около 3000 сотрудников
НАША ИНФОРМАЦИЯ
АВИАЦИОННЫМ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ
Фактические условия погоды на аэродромах
Ожидаемые (прогнозируемые) условия на аэродромах
Ожидаемые условия погоды на маршрутах полетов
Прогнозируемые опасные для полетов явления погоды
Наличие и распространение облаков вулканического пепла
Климатические характеристики для планирования полетов
Предоставление информации через ВЕБ-ГИС ресурсы
5 миллионов метеорологических сводок ежегодно

Защита аэродромов от птиц
Оборудование
для борьбы с птицами
от ведущих мировых
производителей
ООО «Ладья»
www.otpugivateli.ru
email: info@otpugivateli.ru
т/ф: +7 (495) 963-33-74, +7 (495) 979-68-08
ул. Электрозаводская, дом 29, стр. 1

Ремонт и поставка
авиакомпонентов
Boeing B737, Airbus A320,
Sukhoi SSJ-100, CRJ-200
Москва
Франкфурт
Нью-Йорк
Майами
AOG поддержка в РФ и за рубежом
ИАСЦ
Ваш надежный поставщик авиационных услуг
Общество с ограниченной ответственностью
«Инженерно-авиационный сервисный центр»
125040, Россия, г. Москва, Ямского Поля 1-я ул., д. 17, к. 12, 3 этаж
Тел: +7 (499) 951-91-15
e-mail: rfq@aesc.aero
http: www.aesc.aero
Предприятие сертифицировано на соответствие требованиям ФАП-285, EASA Part-145, DOT, ISO 9001:2015