

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 40 (44222)
Октябрь 2019

Еженедельный



Вестник

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Подробности на с. 5

Что покажет «Зеркало»?

Ассоциация Вертолетной Индустрии приглашает в Тюмень на дискуссии XII Вертолетного форума

История «Пешки» 5/73,

не вернувшейся с боевого задания, восстановлена при участии курсантов Ульяновского института ГА



Подробности на с. 8



Подробности на с. 6-7

Сердце для «РАТАЯ»

Двигатель М-14 для воздушных судов АОН создан в России, но выпускается в Румынии

Воздушный транспорт гражданской авиации № 40

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/>

Ⓜ — 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. № 1567

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



С начала года авиапассажирами стали 71,8 млн граждан. И это особенно впечатляет на фоне общей стагнации российской экономики. В пятерке лидеров — Аэрофлот, S7, «Россия», «Победа» и «Уральские авиалинии».

Анализ показывает, что объем авиаперевозок рос и в 2017, и в 2018 годах под влиянием различ-

ных факторов. К примеру, когда «открыли» долгожданную Турцию, куда, как мы помним, полеты были прекращены по политическим причинам, на турецкие курорты медленно устремились туристы из российских регионов. Летняя чартерная программа тогда на много перекрыла показатели предыдущих лет.

А нам летать охота

Российские авиакомпании увеличили объемы перевозок и наращивают собственные убытки

Росавиация опубликовала итоги работы авиакомпаний в первом полугодии. Цифры духоподъемные: пассажиропоток увеличивается, перевезено почти 58 млн человек, рост составил более 12 процентов. На международных авиалиниях объемы выросли на целых 18 процентов (24,5 млн пассажиров). Рейсами внутри России воспользовались 33,2 млн человек, прирост составил скромные 8 процентов, но и они являются весьма внушительной цифрой

При этом Росстат утверждает, что граждане стремительно беднеют. За первый квартал 2019 года число людей с доходами ниже прожиточного минимума увеличилось на полмиллиона и достигло 20,9 млн человек. Наиболее уязвимая социальная группа — семьи с детьми до 16 лет,

отмечают социологи. Условно это те самые люди, у кого, по результатам социологических опросов, «нет денег на зимнюю пару обуви», или 14,3 процента населения страны.

Отметим также, что мелкие российские авиакомпании говорят, что они «на грани разорения» и выпол-

няют полеты себе в убыток. Крупные перевозчики жалуются, что они «на грани рентабельности», просят у правительства дотаций на топливо и требуют у антимонопольного комитета ограничить рост стоимости аэропортовых услуг.

Продолжение на с. 4

Помним Вас, Мистер Вертолёт!

Исполнилось 130 лет со дня рождения Игоря Сикорского — российского конструктора, создавшего мировую авиацию

Заслуги Игоря Сикорского можно перечислять долго, но следует напомнить о главном: благодаря его стараниям самолёт стал видом транспорта. Все «Боинги», «Эрбасы», «Эмбраеры» и, в первую очередь, наши «Илы», «Ту» и «Яки», а следом за ними SSJ100 и MC-21, являются потомками «Ильи Муромца». Долгое время имя Игоря Сикорского не просто было предано забвению, но даже табуировалось. Сегодня существует мнение, что Игорь Сикорский возвращается в Россию. Однако в действительности, он был в России всегда.

В рамках деловой программы авиасалона МАКС-2019 в Конгресс-центре в зале «Сикорский» состоялся круглый стол, посвященный 130-летию юбилею великого авиаконструктора. В роли его организатора и ведущего выступил Виктор Чуйко, вторым ведущим стал доктор политических и экономических наук, профессор менеджмента и международного бизнеса Александр Портнягин. В работе круглого стола приняла

участие и руководитель театра-музея «Благодать» (Кисловодск) Валентина Имтосими. В числе почетных гостей на мероприятии присутствовали генеральный конструктор ОАО «Камов» Сергей Михеев и ветеран гражданской авиации, знаменитая вертолётчица-спортсменка Инна Копец.

Театр-музей «Благодать» и Фонд Святителя Луки (Войно-Ясенецкого) в рамках проекта «Россия в поиске смыслов» в честь 130-ле-

тия со дня рождения Игоря Ивановича Сикорского открыли музейную экспозицию «Архивы семьи Сикорских заговорили». В ней представлены новые материалы из семейного архива. Сын Игоря Сикорского — Николай Игоревич передал в музей ценную реликвию: любимые настенные часы Игоря Ивановича.

Участие Театра-музея «Благодать» в проекте «Россия в поиске смыслов» закономерно. Вот уже 28



лет его деятельность направлена на продвижение народной дипломатии и поддержку наших соотечественников за рубежом в рамках многолетней программы «В поисках русского мира». «Благодать» стала международным пристанищем для многих сынов и дочерей, насильственно оторванных от исторической родины. Их имена нашли свое отражение в музейных залах, книгах и спектаклях, созданных в театре-музее.

Ровно 10 лет назад кисловодский Театр-музей «Благодать» впервые в России широко отметил 120-летний юбилей Игоря Сикорского. Масштабный проект вклю-

чал в себя открытие музейного зала «Сикорский снова в России». В результате большой исследовательской работы была написана книга «Коснувшись неба» (авторы Николай Сикорский и Александр Портнягин) и поставлен одноименный спектакль.

Благодаря коллективу театра-музея увидели свет книги Игоря Ивановича Сикорского «Небо и небеса» и его отца, известного в царской России и в мире психолога Ивана Алексеевича Сикорского — «Книга жизни».

Продолжение на с. 9



Отстойник для самолетов серии 737MAX в Калифорнии

Вот уже пять месяцев самолеты Boeing 737 MAX остаются на стоянках, и велика вероятность того, что они не вернутся в небо раньше зимы. Это значит, что некоторые авиакомпании могут столкнуться с риском того, что их самолеты буквально срастутся с землей.

Шины авиалайнеров, которые долгое время стоят на парковке, могут примерзнуть к асфальту при температуре ниже нуля, пред-

упреждает руководство по эксплуатации Boeing к предыдущему поколению модели 737. Авторы руководства рекомендуют авиатехникам помещать под шины песок или жесткие фибровые подстилки и накрывать чехлами колеса и тормозные устройства, чтобы защитить их от дождя и снега.

По мере приближения осени авиакомпания Air Canada рассматривает возможность пере-

Подрезанные крылья:

как авиакомпании спасают Boeing 737 MAX от стихии, ржавчины, птиц. И несут убытки

Почти 400 самолетов Boeing 737 MAX из-за запрета полетов остаются на земле уже около полугода. Авиакомпаниям приходится идти на особые меры, чтобы сохранить их от разрушения. На самолетах катаются вокруг ангаров, их перевозят в пустыни и тщательно оберегают от птиц, которые ищут место для гнезда.

стить свои 24 лайнера 737 MAX на юг — на хранение в пустыню, сообщил Forbes представитель перевозчика. Еще одна канадская авиакомпания WestJet утверждает, что оставит свои 13 самолетов в Канаде, но раз в неделю они с включенным двигателем будут кататься вокруг ангаров.

С тех пор, как в марте второе крушение 737 MAX побудило авиарегуляторов по всему миру за-

претить использование самого продаваемого самолета Boeing, на аэродромах и складах авиакомпаний хранятся 387 самолетов этой модели. Еще около 200 находятся на складах Boeing: они уже собраны, но их нельзя доставить заказчикам.

Самолеты созданы для движения, и сейчас целая армия авиатехников работает над тем, чтобы они не пострадали от длительного пре-

бывания на стоянках. Чем дольше у самолетов подрезаны крылья, тем больше мер необходимо предпринять. Среди главных инструментов, рекомендуемых руководством по эксплуатации 737 MAX, — желтая вишневая лента №471 для запечатывания всех отверстий и датчиков и разнообразные смазочные материалы.

Продолжение на с. 11

С корабля — на бал!

Австралийские потомки Ивана Айвазовского стали гостями аэропорта «Симферополь»

Четверо потомков известного художника-мариниста Ивана Айвазовского, проживающие в Австралии, прибыли в Международный аэропорт Симферополь. В Крыму они планируют принять участие в традиционном бале в Феодосийской картинной галерее, искупаться в Черном море и посетить друзей.

Прапраправнучки Ивана Константиновича Айвазовского — Аманда Роджерс и Люси Энн Бастекки, приехали в Крым со своими дочерьми Джорджией и Фредерикой. Аманда уже посетила новый терминал аэропорта, остальные увидят его впервые. После прилета потомкам Айвазовского провели небольшую экс-

курсию по терминалу и вручили сувениры с символикой аэропорта, которому в этом году присвоили имя великого русского художника-мариниста.

Одна из прибывших в Крым — Джорджия Лоу профессиональный арфист, выступает в Сиднейском симфоническом оркестре. По просьбе крымских властей и обще-

ственности, 29 сентября она дала сольный концерт в Феодосийской картинной галерее имени Айвазовского.

Иван Константинович Айвазовский (1817 - 1900) — великий русский художник-маринист родился и жил в Феодосии.

В этом городе он основал картинную галерею, в которой



сейчас хранится крупнейшее в мире собрание произведений художника, а также полотно его учеников и последователей. Художник умер и похоронен в Феодосии.

В 2018 году прошел конкурс по присвоению имен великих соотечественников аэропортам России, которые выбирались по резуль-

татам опросов и онлайн-голосований. За имя Айвазовского для аэропорта Симферополь проголосовали 53 процента из 270 000 участвовавших. 31 мая 2019 года указ о присвоении Международному аэропорту Симферополь имени Ивана Айвазовского подписал Президент России Владимир Путин.

В последние годы ИКАО, которая в данный момент принимает более 2500 делегатов на 40-й сессии своей Ассамблеи, прилагает усилия к тому, чтобы привлечь внимание высокопоставленных политических деятелей и представителей отрасли к тому факту, что связность сети международных воздушных перевозок играет важную роль в достижении государствами 15 из 17 Целей устойчивого развития, говорится в коммюнике Организации.

Эти усилия в основном осуществлялись в рамках мероприятий Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации, а также посредством прямых двусторонних контактов Президента Совета ИКАО и Генерального секретаря ИКАО в ходе их многочисленных зарубежных поездок. Основная цель этой информационно-разъяснительной деятельности ИКАО заключалась в последовательном распространении информации о том, что инвестирование средств в развитие инфраструктуры и экспертного потенциала в целях обеспечения соблюдения требований ИКАО в области международных воздушных перевозок позволит государствам получить многочисленные социально-экономические преимущества с точки зрения благосостояния их граждан и развития экономики.

В рабочем документе 40-й сессии Ассамблеи А40-WP/45 подчеркивается важность проводимых ИКАО мероприятий в поддержку Повестки дня на период до 2030 года и отмечается неизменная приверженность Организации оказанию содействия своим государствам-членам в достижении ЦУР при помощи собственной аналитической деятельности и путем реализации в развивающихся государствах ряда конкретных проектов по наращиванию потенциала и оказанию помощи.

«Связность сети международных воздушных перевозок играет жизненно важную социально-экономическую роль и является весьма благоприятным фактором для привлечения иностранных капиталовложений и инвестиций, особенно в развивающихся государствах, не имеющих выхода к морю (LDS), а также малых островных развивающихся госу-

Форум равноправного партнерства

ICAO поддержала усилия ООН по привлечению внимания к целям своего развития до 2030 года



В дополнение к выпуску второго издания Доклада о преимуществах авиации, в котором содержатся практические примеры того, каким образом воздушный транспорт в настоящее время способствует улучшению условий жизни и экономического положения миллиардов людей во всем мире, на прошлой неделе ИКАО присоединилась к усилиям остальных учреждений системы ООН с целью вновь привлечь внимание мирового сообщества к необходимости достижения государствами 17 Целей в области устойчивого развития (ЦУР), принятых в Повестке дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года (Повестка дня на период до 2030 года).

дарствах (SIDS), – подчеркнула Генеральный секретарь ИКАО д-р Фан Лю. – В настоящее время отмечается тенденция к увеличению числа государств, признающих роль этой быстроразвивающейся отрасли и выразивших в рамках ИКАО свою решимость обеспечивать безопасность, надежность и эффективность воздушных перевозок на местном уровне, включая сокращение национальных объемов эмиссии, создаваемой воздушным транспортом.

Заявления доктора Фан Лю однозначно подтверждаются данными, содержащимися в документе А40-WP/45, часть из которых посвящена изучению того, как авиация все шире становилась частью общего планирования и целей развития государств в период 2016–2018 годов.

В контексте Политического

форума Организации Объединенных Наций (ООН) высокого уровня по устойчивому развитию, в ходе которого государствам предлагается на ежегодной основе добровольно представлять информацию о ходе их работы по достижению ЦУР в докладах о результатах добровольного национального обзора (VNR), в документе А40-WP/45 подробно изложены результаты анализа 107 VNR, представленных 98 государствами – членами ООН в период с 2016 по 2018 год.

Полученные данные свидетельствуют о том, что число VNR, в которых упоминается авиация, увеличилось более чем в 3 раза (с 25 процентов до 77 процентов VNR) и что число государств, упомянувших авиацию в своих VNR, которое на момент начала реализации этих инициатив ИКАО составляло всего лишь пять госу-

дарств, возросло до 62 из 98.

В последнее время ИКАО уделяет особое внимание конкретным потребностям тихоокеанских малых островных развивающихся государств (PSIDS) путем проведения подробного исследования по этому вопросу и подготовки адресных рекомендаций по удовлетворению потребностей этих государств в обеспечении связности их систем, а также по их адаптации и реагированию на стихийные бедствия. Эта работа проводится в соответствии с более общими целями программы действий ООН «Путь Самоа» и долгосрочной деятельности ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в рамках кампании «Ни одна страна не останется без внимания».

«Инвестиционные решения в поддержку международной авиации оказывают положительное влияние на уровень социального обеспечения и экономического развития, – добавила д-р Лю. – В этой связи ИКАО разработала подробный инструкторский материал для обеспечения того, чтобы такое финансирование могло способствовать устойчивому развитию государств».

40-я Ассамблея (повестка дня рассчитана на период с 24 сентября по 4 октября) подводит итоги работы ИКАО за истекший трехлетний период 2016–2018 годы, формирует программу деятельности и бюджет Организации на следующий трехлетний период 2019–2021 годы, изберет новый состав Совета ИКАО на очередной трехлетний период, обсудит важнейшие проблемы развития мирового авиационного сообщества.

Делегации 193 государств-членов ИКАО рассмотрят пакет предложений в развитие политики ИКАО в области аэронавигации, авиационной безопасности, упрощения формальностей, воздушного транспорта, охраны окружающей среды, международного воздушного права.

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин присвоил Владимиру Синдееву почетное звание «Заслуженный пилот России»

Указом Президента России № 400 заместителю начальника отдела профессиональной подготовки и старшему пилоту-инструктору АО «ЮТэйр — Вертолетные услуги» Синдееву Владимиру Александровичу присвоено почетное звание «Заслуженный пилот Российской Федерации». Он входит в число самых опытных пилотов в российской авиации, его стаж работы в Utair превышает 46 лет. Безаварийно налетал 15 000 часов, освоил эксплуатацию вертолетов Ми-2, Ми-8Т, Ми-8МТВ и Ми-26. С участием Синдеева разработаны и внедрены все действующие регламентирующие документы по обучению летного состава на крупнейшем в мире транспортном вертолете Ми-26.

Дмитрий Медведев подписал распоряжение о пребывании в РФ экипажей из третьих стран

По предлагаемым упрощенным правилам, членам экипажей, являющимся гражданами третьих государств (летный экипаж, бортпроводники и бортоператоры), воздушных судов авиапредприятий России и Казахстана, которые участвуют в разрешенных авиаперевозках по установленным маршрутам, разрешается при условии включения сведений о них в генеральную декларацию рейса прибывать на территорию Российской Федерации или на территорию Республики Казахстан, оставаться в аэропорту, где совершило посадку воздушное судно, или в пределах границы примыкающих к такому аэропорту городов и покидать указанные территории тем же или другим рейсом без оформления виз.

Правительство облегчит доступ к зарубежным рынкам для авиакомпаний, летающих в ДФО

Поручение Президента РФ Владимира Путина о предоставлении выполняющим полеты на Дальний Восток авиакомпаниям приоритетного доступа к зарубежным рейсам должно быть выполнено к 1 марта 2020 года. Соответствующее поручение по итогам пленарного заседания Восточного экономического форума (ВЭФ-2019) опубликовано на сайте Кремля. В свою очередь министр транспорта Евгений Дитрих сообщил журналистам, что «с учетом полученных указаний Минтранс предложит нормативное закрепление в законодательстве подобных и иных стимулирующих механизмов для фиксации преференций для авиакомпаний, осуществляющих и планирующих расширение перелетов на Дальний Восток».

Сергей Лавров считает правильным возобновить прямое регулярное авиасообщение с Грузией

«Я бы эти полеты, наверное, вернул. Мне кажется, это будет правильно после того, как большинство грузинского населения осознало контрпродуктивный провокационный характер той выходки, которая произошла в грузинском парламенте, когда там заседала Межпарламентская ассамблея православия, – заявил Министр иностранных дел РФ Сергей Лавров. – Оппозиционная партия тогда по-хамски сорвала это мероприятие». «Но в итоге Владимир Владимирович Путин принял решение, чтобы народы общались, налаживались контакты, развивался туризм. Эта июньская выходка, конечно, отбросила весь процесс назад», – указал глава российского внешнеполитического ведомства.

Глава Росавиации Александр Нерадько принял участие в работе 40-й сессии ассамблеи ICAO

Александр Нерадько в составе официальной российской делегации принял участие в церемонии открытия 40-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В ходе визита в штаб-квартиру ИКАО в Монреале Глава Росавиации провел ряд деловых встреч с представителями ИКАО, руководителями международных организаций и главами делегаций государств-членов ИКАО. Делегации 193 государств-членов ИКАО рассмотрели пакет предложений в развитие политики ИКАО в области аэронавигации, авиационной безопасности, упрощения формальностей, воздушного транспорта, охраны окружающей среды, международного воздушного права.

Власти Магаданской области создали новый совещательный орган по развитию авиации

Как отмечается в сообщении пресс-службы Магаданской областной Думы, в состав рабочей группы по созданию в регионе отдельного совещательного органа по развитию авиации вошли председатель облдумы Сергей Абрамов, его заместитель Игорь Донцов, представители правительства, руководители колымских аэропортов и авиакомпаний, ведущих работу в регионе. «Цель проекта – координация работы органов власти и заинтересованных организаций при формировании эффективной реализации единой государственной политики в сфере транспортной доступности Магаданской области и развития регулярных пассажирских перевозок», – поясняется в сообщении.

Посольство России в Риме держит на контроле ситуацию с задержанием сотрудника ОДК в Италии

Задержание сотрудника Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) по запросу США в Италии – это пример недобросовестной конкуренции, за ситуацией следит посольство Российской Федерации в Риме. Об этом заявили в МИД России. Ранее представитель Ростеха сообщил журналистам, что государственная корпорация активно разбирается в ситуации с задержанием в аэропорту Неаполя по запросу США сотрудника ОДК, ему оказывается вся необходимая помощь, в том числе юридическая поддержка. Позднее в Ростехе подтвердили, что задержанным в Италии сотрудником является директор по развитию бизнеса корпорации Александр Коршунов.

На форуме ICAO в Канаде впервые прошла выставка инноваций для гражданской авиации

Выставка авиационных инноваций впервые прошла в рамках двухдневного Пятого всемирного форума Международной организации гражданской авиации, который завершился в Монреале. По словам директора по коммуникациям ICAO Энтони Филбина, в первой выставке приняли участие десятки государств, среди которых Канада, Австралия, Испания, Катар, Китай, ОАЭ, Сингапур, Уругвай, Чили и Япония. Так, компания Uber представила на ярмарке свой разрабатываемый сервис воздушного такси, а американская фирма Bell Textron – новейшие беспилотные летательные аппараты. В списке участников выставки, в частности, указывается ЦИАМ им. П.И. Баранова.

Российская Федерация не поддерживает инициативу Международной организации гражданской авиации (ICAO) по внедрению системы обязательных сборов с авиакомпаний за выбросы CO2. Об этом заявил на 40-й сессии Ассамблеи организации в Монреале глава российской делегации, заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик.

По его словам, в наше время гражданская авиация играет роль одного из главных двигателей экономического развития подавляющего большинства государств – членов ICAO. «В этой связи считаем неприемлемой ситуацию, когда под лозунгом борьбы с изменениями климата предпринимаются попытки возложить на сектор гражданской авиации дополнительное и неоправданное финансовое бремя в виде Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)», – сказал он.

Александр Юрчик подчеркнул, что отвлечение значительных финансовых средств из отрасли окажет негативное влияние на темпы развития гражданской авиации и безопасность полетов. При этом, по его словам, темпы роста эмиссии парниковых газов в секторе международной гражданской авиации будут продолжать расти ускоренными темпами.

«Не вызывает сомнений, что

Россия выступила против

инициативы ICAO о введении дополнительных сборов в гражданской авиации за эмиссию CO2

такая политика в области глобальных рыночных мер негативно скажется на процессах устойчивого развития мировой гражданской авиации, в первую очередь, в развивающихся государствах», – отметил представитель России. В этой связи он выразил надежду, что ИКАО уделит более пристальное внимание предложениям всех стран организации, которые имеют иное мнение по этой проблематике.

Напомним, в прошлом году ICAO одобрила Международный стандарт (том IV приложения 16 к Конвенции по международной гражданской авиации) и этапы внедрения CORSIA, что предполагает дополнительные сборы с авиаперевозчиков за выбросы CO2. Пилотный экспериментальный проект, как ожидается, будет запущен в добровольном режиме уже в 2021 году, а с 2027 года участвовать в этой программе обяжут всех членов организации.

Ранее Советом ICAO была достигнута договоренность о начале функционирования TAB (Технического консультативного органа) – группы экспертов, назначаемых государствами и занимающихся подготовкой рекомендаций Совету относительно отвечающих кри-



териям единиц эмиссии для использования авиакомпаниями в рамках системы CORSIA.

Совет также утвердил критерии единиц эмиссии (EUC), которыми будет пользоваться TAB при проведении оценки программы единиц эмиссии для последующего представления рекомендаций по критериям, соответствующим требованиям.

Помимо этого, Совет утвердил круг полномочий (TOR) для TAB, в том числе его мандат, задачи и методы работы. На основе данного круга полномочий TAB начнет работу, определив свою программу и график.

На веб-сайте CORSIA ИКАО размещено открытое приглашение желающим представить на рассмотрение TAB заявки о соответ-

ствии своих программ критериям CORSIA. Представленные заявки будут также опубликованы на сайте, а общественности будет предложено представить по ним свои замечания, которые будут рассмотрены в TAB.

Д-р Олумува Бенард Алиу, Президент Совета ИКАО, отметил, что «решения, касающиеся TAB, имеют критически важное значение для утверждения Советом критериев единиц эмиссии для CORSIA, и представляют собой очередную веху в развитии гражданской авиации».

Сессия ICAO проводится раз в три года и задает вектор развития гражданской авиации на трехлетний период. Нынешняя сессия началась 24 сентября и завершится 4 октября.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Интенсивность полетов по внутренним трассам России в августе увеличилась на 23,1 процента

В августе на ВВЛ российские авиадиспетчеры обслужили 103,2 тысячи полетов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 23,1 процента. Это составляет более половины от всех полетов, обслуженных в августе 2019 года в верхнем воздушном пространстве страны — 190 тысяч полетов. На международных воздушных линиях обслужено более 86,7 тысячи полетов, включая 28 тысяч транзитных полетов. Всего за январь-август российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны более 1,21 млн полетов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 9,5 процента, пояснили в Росавиации.

Евразийская премия в области региональных авиаперевозок вручена авиакомпании «Россия»

Евразийская премия в области региональных авиаперевозок среди авиакомпаний и аэропортов учреждена Центром стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) и ежегодно вручается авиапредприятиям за особые достижения в части формирования эффективных маршрутных сетей, способствующих повышению транспортной доступности регионов. Авиакомпания не первый раз заслуживает признание профессионального и экспертного сообщества. В 2019 году бренд «Россия» вошел в число 50 наиболее ценных брендов страны по версии международной консалтинговой компании Brand Finance, а также возглавил «Рейтинг брендов Петербурга» издания «Деловой Петербург».

Страховая компания выплатит \$46,1 миллиона за повреждение A321 после приземления в поле

Выплаты Страховщиков по КАСКО за повреждение борта «Уральских авиалиний» после посадки на поле в Подмоскowie 15 августа 2019 года составят 46,1 млн долларов США, рассказал заместитель генерального директора Страховой компании «АльфаСтрахование», президент Международного союза авиакосмических страховщиков Илья Кабачник. Он уточнил, что эта сумма еще не выплачена лизингодателю до конца, какой-то процент от этой суммы должен получить и перевозчик. Следственный комитет России возбудил дело по статье УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта». Расследование также продолжает МАК.

ФАС России настаивает на изменении методики распределения маршрутов между авиакомпаниями

«Во-первых, надо перестать раздавать, как Росавиация, новые рейсы все в одну калитку, только в «Аэрофлот». Поэтому мы сейчас будем настаивать и настаиваем на изменении методики, соответствующей Росавиации, которая почему-то так любит эту авиакомпанию, что все рейсы, которые появляются, и все слоты почему-то достаются «Аэрофлоту», за редким исключением», — заявил руководитель ФАС Игорь Артемьев, отвечая на вопрос, каким образом можно повысить конкуренцию на популярных направлениях. Он отметил, что по ряду маршрутов летает только «Аэрофлот», а на некоторых направлениях компания устанавливает слишком высокие цены, хотя не является на них единственным перевозчиком.

AZUR air в зимнем сезоне намерена увеличить количество направлений из Москвы и регионов

Так, с конца октября начинаются полеты из Архангельска, Белгорода, Калининграда, Сыктывкара в аэропорт Аль-Мактум (Дубай), из Кемерово, Благовещенска, Владивостока запланированы рейсы на остров Фукуок (Вьетнам), а из Челябинска — на остров Пхукет (Таиланд). В дополнение к ранее введенной программе полетов в Коломбо (Шри-Ланка) из Москвы и Екатеринбурга, полеты по данному направлению в новом сезоне планируются и из Санкт-Петербурга. В зимней маршрутной сети представлены также рейсы в Индию, Китай, Таиланд, Турцию, в Испанию и на Канарские острова. Всего в рамках зимнего сезона вылеты запланированы из 40 городов России по 15 международным направлениям.

Генеральным директором авиакомпании S7 (бренд АК «Сибирь») назначен Вадим Клебанов

Последние пять лет он руководил авиакомпанией «Глобус», входящей в состав холдинга S7 Group. Вадим Клебанов работал пилотом и командиром эскадрильи Толмачевского объединенного авиаотряда, с 1998 года — пилотом Ту-204 в авиакомпании «Сибирь». С 2000 года занимал различные должности в ОАО «Авиакомпания «Сибирь» — от замдиректора летной службы, начальника летно-методического отдела до заместителя гендиректора, начальника штаба авиакомпании. Под руководством Клебанова будет проходить объединение авиакомпаний «Сибирь» и «Глобус». Слияние произойдет путем перевода воздушного флота «Глобуса» в сертификат эксплуатанта «Сибири».

Авиакомпания «Победа» открыла собственное брифинг-пространство в аэропорту «Внуково»

Как рассказал на церемонии открытия гендиректор лоукостера Андрей Калмыков, новое брифинг-пространство спроектировано с учетом лучшего мирового опыта и оборудовано современными мониторами, транслирующими информацию о текущем расписании полетов, универсальными зарядными станциями, комфортной зоной отдыха. «Брифинг-пространство — это не просто еще одна рабочая зона. Это наш собственный новый дом, который мы открыли благодаря успешному партнерству с аэропортом «Внуково». Теперь экипажи «Победы» будут проводить предполетную подготовку в очень комфортном уютном помещении, чтобы потом сделать все для наших клиентов», — отметил Калмыков.

Нижний Новгород включён в программу субсидирования региональных авиаперевозок

В соответствии с изменениями в списке субсидируемых маршрутов, с 30 сентября т.г. в программу субсидирования авиаперевозок по постановлению Правительства России от 25 декабря 2013 года № 1242 включены рейсы между Новосибирском и Нижним Новгородом. Субсидирование рейсов осуществляется на основе софинансирования из федерального бюджета, а также бюджетов Нижегородской и Новосибирской областей. Рейсы выполняются авиакомпанией S7 Airlines с 20 мая 2019 года по понедельникам и пятницам (со 2 октября ещё и по средам) на воздушных судах Embraer 170, рассчитанных на перевозку 78 пассажиров в комфортном салоне экономического класса.

А нам летать охота

Российские авиакомпании увеличили объемы перевозок и наращивают собственные убытки



То есть люди беднеют, не имеют средств на первоочередные нужды, но покупают билеты на самолет и летят по своим неотложным делам на борту таких же обедневших авиакомпаний. Это такой российский парадокс? Или макроэкономические факторы как-то иначе действуют у нас по сравнению со всем миром?

«К сожалению, ответ прост, — говорит Олег Пантелеев, руководитель аналитической службы отраслевого агентства «АвиаПорт». — Сохраняется достаточно большой разрыв в доходах между «богатыми» и «бедными» слоями населения. Первые стали летать больше, вторые такой возможности не имели раньше, не имеют ее и сейчас. Другое дело, что стоимость билетов почти не менялась в последнее время. Вместе с предложениями компаний, работающих в низко ценовом сегменте, а это «Победа», средняя загрузка рейсов которой достигла 96 процентов, «Ютэйр» и «Северный ветер», появилась возможность для малообеспеченных граждан все же позволить себе путешествие. Для этой категории пассажиров удобства и комфорт уходят на второй план,

Окончание. Начало на с. 2



Традиционно самое популярное туристическое направление для летнего отдыха у россиян — Турция. В летний сезон 2019 ее доля в структуре продаж Level.Travel выросла на 7 процентных пунктов и составила 50 процентов от всех летних туров. При этом средний чек направления по сравнению с прошлым летом вырос на 9 процентов и составил 91 371 рубль.

Российские курорты летом 2019 переместились на второе место в рейтинге популярности по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сменив там Грецию, и составили 11 процентов в структуре продаж сервиса поиска и покупки туров онлайн Level.Travel. Важно понимать, что здесь и далее речь идет о турах, включенным в пакет авиаперелетом на российские морские курорты (без учета отдыхающих, добравшихся на курорты на поезде, автобусе или личном автомобиле).

Интересно, что средний чек на туры по России снизился на 7 процентов и составил 41 002 рубля. При этом средний чек на туры в Грецию в 2019 году вырос сразу на 25 процентов.

«Мы не торопимся связывать рост среднего чека Греции с удо-

главным критерием выбора перевозчика остается цена билета».

То есть ядром аудитории остались люди, сохранившие доходы, а с ними повышенную мобильность и высокий уровень притязаний. Остальным перевозки стали доступны за счет лоукост-сегмента.

«Развитие региональных маршрутов и субсидированных перевозок тоже вносит свой вклад в рост пассажиропотока, — поясняет эксперт. — Хотя на фоне десятков миллионов пассажиров, отправляющихся на отдых по обычным тарифам, программа субсидирования выглядит не так уж эффективно. Но она и не ставит своей задачей массовость. Это точечное решение, скорее социальное, чем экономическое. Основная задача — поддержка жителей Крайнего Севера, Дальнего Востока и других удаленных регионов, материальная помощь государства наименее защищенным слоям населения».

Региональные перевозки дают прирост трафика местным аэропортам и развитию маршрутов «мимо Москвы». Но ключевые позиции все равно остаются за аэропортами московского авиаузла. Сейчас 70 процентов трафика идет через российскую столицу, и в обозримом будущем эта тенденция

кардинально не изменится. За первое полугодие один только аэропорт Домодедово обслужил 12,7 млн человек. Наибольший спрос зафиксирован на рейсах в Сочи, Анапу, Новосибирск, Минеральные Воды и Симферополь. Лидеры спроса на зарубежных маршрутах — Ереван, Мюнхен, Батуми, Худжанд (Таджикистан) и Париж.

Развитие хабов в Сибири может со временем изменить к лучшему ситуацию с чрезмерной загруженностью московских аэропортов. В частности, это планы «Аэрофлота» по созданию хаба на базе международного аэропорта Красноярск, удачно расположенного между Европой и Юго-Восточной Азией. Перевозчик планирует в 2020 году начать полеты из Красноярск в Сочи, Игарку, Иркутск, Норильск, Омск и Екатеринбург. Суть создания пересадочных узлов — развитие маршрутной сети «минуя столицу». Местные пассажиры смогут напрямую отправляться в курортные города Юга России. Однако, предложение сфокусировано прежде всего на развитие туристического потока из Китая и других стран Юго-Восточной Азии в Европу и обратно с пересадкой в Красноярск. Похожая трансферная схема уже применяется в аэропор-

ту Екатеринбурга, куда прилетают пассажиры из Китая и отправляются в 5–6 городов Европы.

По сведениям Росавиации компании «большой пятерки» выполняют более 65 процентов авиаперевозок. За шесть месяцев текущего года «Аэрофлот — российский авиалинии» перевез без малого 17,8 млн пассажиров, на 9,7 процента улучшив прошлогодний результат. Услугами S7 воспользовались почти 6 млн человек (+15,1 процента). Пассажиропоток «Россия» вырос до 5 млн 90 тысяч человек (+7,2 процента). Клиентами «Победы» стали более 4, 56 млн человек (+44,7 процента). «Уральские авиалинии» за этот же период перевезли более 4,2 млн пассажиров (+7,7 процента).

Концентрация перевозок характерна для многих стран, отмечают эксперты, и она сохранится в ближайшем будущем. Вместе с тем, не стоит ожидать, что Аэрофлот, как в советские времена, будет выполнять полеты между мелкими населенными пунктами. Останутся сегменты, в которых продолжат работать региональные авиакомпании. К примеру «Аврора» (имеет флот из 23 самолетов, входит в Группу «Аэрофлот»), успешно работает на Дальнем Востоке. Авиакомпания по просьбе правительства Сахалинской области в высокий сезон увеличивает частоту полетов внутри Приморского края в связи с повышенным спросом населения. Рейсы субсидируются из местного бюджета.

«Для перевозчиков проблемой номер один остаются убытки, которые продолжают расти вместе с ростом объемов перевозок, — отмечает директор аналитической группы Infomost Consulting Алексей Комаров. — Треть стоимости билета — это расходы на керосин. Механизм компенсаций (демпфер), вступивший в силу с августа, эксперты считают малоэффективным. Демпфер рассчитан «на стрессовый сценарий». Он срабатывает только в случае резкого роста стоимости топлива и курса доллара, как это было в 2018 году».

Эксперты отмечают, что в «низкий сезон» цены на авиабилеты могут снизиться, но в долгосрочной перспективе они неизбежно вырастут на 8–10 процентов.

Галина ПОНОМАРЕВА

Крым обогнал Сочи

А Турция этим летом уверенно заняла половину нашего рынка туристической индустрии

Сервис поиска и покупки туров онлайн Level.Travel проанализировал продажи туров на летний сезон 2019 и разобрался, как и где россияне предпочитают проводить свой летний отпуск. Бюджет туроператоров свидетельствует: абсолютный лидер продаж — Турция. И ее аппетиты (в отсутствие другого крупного игрока — Египет пока не получил добро на прием россиян) продолжают расти.

рождением летнего отдыха на европейском курорте. Такой скачок финансовых показателей связан прежде всего с грамотным планированием на стороне туроператоров. В прошлом году Греция входила в число переоцененных по загруженности направлений, поэтому в середине сезона на рынке появилось непривычно много горящих туров на Средиземное море. В этом году операторы скорректировали ожидания и удержали цены на среднем уровне», — объясняет Дмитрий Малютин, сооснователь и генеральный директор сервиса поиска и покупки туров онлайн Level.Travel.

По данным Level.Travel, в период с 1 июня по 31 августа в 2018 и 2019 годах Top-5 самых популярных направлений авиаперевозок для летнего отдыха у россиян остался прежним, помимо турецких и российских курортов в нем стабильно держатся Греция,

Кипр и Тунис. При этом самым популярным российским курортным направлением стал Крым. В 2019 году впервые Крым обошел по популярности Сочи. Доля туров на полуостров в структуре продаж российских курортов относительно прошлого года выросла с 36 до 43 процентов, в то время как пляжи Сочи в 2019 году выбрал 41 процент туристов Level.Travel, предпочитающих туры с перелетом на российские морские курорты.

Тем не менее, российские курорты (по данным сервиса поиска и покупки туров онлайн Level.Travel) остаются для туристов опцией «в последний момент». Более половины (55 процентов) всех летних туров на российские морские курорты в 2019 году были куплены менее, чем за неделю до вылета.

Самый дорогой тур на российские курорты на Level.Travel был куплен в сочинский отель

Гранд Отель Жемчужина 4*. За эту сумму семья из 3 человек (2 взрослых и 1 ребенок) провели 12 дней на берегу моря с питанием по системе полупансион с перелетом туда-обратно из Москвы

Самый дешевый летний тур обошелся путешественнику-одиночке в 3 078 рублей, включая перелет туда-обратно из Санкт-Петербурга и проживание в отеле «Турбаза» Мир 1* в Алуште в течение трех дней.

По данным сервиса поиска и покупки туров онлайн Level.Travel, доля онлайн-сегмента туристического рынка растет с каждым годом. Так, совокупный объем продаж Level.Travel за первые 7 месяцев 2019 года вырос более чем на 80 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Растет доверие к онлайн-покупке туров: если раньше основной аудиторией онлайн-сервисов были опытные прайсхантеры (охотники за низкими ценами), то сейчас активно начал расти сегмент семейных туристов с традиционно высоким средним чеком: в 2019 году 36 процентов всех проданных на Level.Travel летних туров пришлось именно на семьи с детьми, а средний чек по сегменту составил 113 971 рубль.

Что покажет «зеркало»?

Ассоциация Вертолетной Индустрии приглашает в Тюмень на дискуссии XII Вертолетного форума

7-8 ноября Ассоциация Вертолетной Индустрии проводит XII Вертолетный форум. Это знаковое отраслевое событие, собирающее всех представителей отрасли с целью обсуждения перспектив ее развития. Тема форума этого года: «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». Мероприятие пройдет в городе Тюмени.



Весь напор профессионально-любознательных журналистов взял на себя в столице Татарстана Казани PR-директор Ассоциации Вертолетной Индустрии Азад Карриев

Цель форума — опираясь на состояние дел компаний-операторов, проанализировать современную ситуацию в российской вертолетной индустрии в целом, изучить, что и насколько в настоящий момент способствует либо препятствует ее развитию.

XII Вертолетный форум продолжает заданный в прошлом году вектор дискуссии. Тема форума 2018 года — «Экономика вертолетной индустрии: слагаемые успеха», форум фокусировался на финансовых аспектах отрасли (см. резолюцию форума АВИ 2018 года). Было определено, что при благоприятных условиях для работы компаний-операторов, выигрывает вся индустрия в целом. В этом году акцент будет сделан именно на операторе, как на «точке сборки» всех основных отраслевых процессов, связанных с коммерческим применением вертолетной техники.

Именно оператор является конечным потребителем работы всех предприятий вертолетной индустрии — конструкторских, производственных и сервисных центров, учебных и образовательных организаций, финансовых институтов. Решения отраслевых властей и регуляторов непосредственным образом влияют на бизнес компаний-операторов. Анализируя показатели работы опе-

раторов, можно делать выводы об успешности или не успешности тех или иных решений или программ, влияющих на индустрию.

Работа XII Вертолетного форума покажет, каковы сегодня показатели и критерии оценки бизнеса в отрасли, какие методики расчетов используются в управлении отраслью и насколько они эффективны, а также какие тенденции они демонстрируют. Представители компаний-операторов смогут донести свою позицию до профессиональной аудитории, а также рассказать про реальные проблемы и потребности своего бизнеса.

Один из вопросов, на которые предстоит ответить — это необходимость в создании общей методики оценки экономического «здоровья» вертолетной индустрии по состоянию дел компаний-оператора. Прежде всего, для этого следует определить, существуют ли сегодня какие-либо прогрессивные показатели или математические модели, позволяющие делать прогнозы работы отрасли вне зависимости от инфляции и курса рубля; существуют ли методы расчета эффективности тех или иных мер и программ, их потенциал дать возможность компаниям развиваться и расширяться, а не только «выживать», полагаясь на очередные вливания из бюджета.

В ходе работы XII Вертолетного форума будет изучаться, в чем сегодня, после более 10 лет непрерывных изменений в отрасли, продолжает нести неоправданные потери компания-оператор на различных этапах своей деятельности. Снижение издержек и повышение прибыли компаний-оператора приведет к повышению оборота всей отрасли — полученные средства могут быть вложены в приобретение дополнительной новой и модернизацию имеющейся вертолетной техники, в привлечение и обучение новых кадров, страхование, в лизинг, в покупку дополнительного оборудования, в совершенствование наземной инфраструктуры и во множество других областей, приносящих доход и загрузку отраслевых предприятий.

Ответы на все эти вопросы — фундамент для понимания перспектив не только для потенциальных инвесторов вертолетной отрасли, но и для всех профессионалов, которые вкладывают в нее свои силы и средства.

В первый день работы участники форума разделятся на тематические секции, а во второй день соберутся на Пленарное заседание, чтобы обобщить все накопленное на секциях и сделать итоговые выводы.

К формированию программы и участию в работе над вопросами XII Вертолетного форума приглашены главные регуляторы вертолетной отрасли — Минпромторг, Минтранс, Росавиация и широкий круг предприятий вертолетной отрасли России, а также смежных отраслей, компании финансового сектора — банки, страховые и лизинговые компании, некоммерческие и научные организации, а также заинтересованные в использовании вертолетной техники региональные администрации и заказчики вертолетных услуг из различных отраслей экономики страны.

Ассоциация Вертолетной Индустрии принимает заявки на выступления и предложения в развитие темы форума до 20 октября 2019 года.

Генеральный спонсор форума — холдинг «Вертолеты России». Устроителем форума выступает компания «Русские выставочные системы», имеющая богатый опыт проведения деловых и выставочных мероприятий авиационной тематики.

Гостей XII Вертолетного форума в Тюмени примет Группа компаний «ЮТэйр». По завершении работы секций все участники форума приглашаются в экскурсию на мощностной «ЮТэйр-инжиниринг». Согласно подписанному на МАКС-2019 соглашению, «ЮТэйр-Инжиниринг» стала первой российской компанией, не входящая в структуру холдинга «Вертолеты России», которая получила возможность самостоятельно выполнять весь комплекс работ по модернизации вертолетов Ми-8Т/П/ПС, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-172 и Ми-171А2.

АВИ — это добровольное объединение юридических лиц (более 60 компаний). Среди проектов АВИ — ставшая традиционной ежегодная Международная выставка HeliRussia, Вертолетный форум, «Русский час», Премии АВИ — «Лучший по профессии» и «Золотой час», различные отраслевые соревнования и конкурсы, а также мероприятия на таких площадках, как МАКС, «Гидроавиасалон», Международный авиасалон в Ле Бурже, Международная выставка «НЕФТЕГАЗ» и другие популярные в винтокрылом сообществе события.

Холдинг «Вертолеты России» подвел итоги первого в России конкурса технологических проектов в области развития воздушного транспорта и его интеграции в городскую среду. Церемония награждения победителей состоялась на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019.

Свои технологические разработки на тематической выставке авиасалона продемонстрировали 17 команд, отобранных экспертной комиссией по результатам конкурса Sky.Tech, организованного холдингом «Вертолеты России» совместно с компанией Dewokasy. Пять коллективов стали финалистами и представили свои проекты руководству холдинга.

Высокую оценку жюри заслужили проекты системы высокоточного позиционирования и беспроводной зарядки батарей беспилотников, мобильные энергетические системы для беспилотных воздушных судов, единая система управления робототехникой, сервис высокоточной информации о состоянии атмосферы для повышения безопасности полетов и другие.

Победителем первого конкурса Sky.Tech стал авторский коллектив, разработавший инновационную технологию создания электромеханических приводов с редукторами «Эпицикл». По завлению конструкторов, эта технология в будущем позволит снизить вибрацию винта вертолета

Для пробок нужен «штопор»

Холдинг «Вертолеты России» выбрал лучший проект в области городской аэромобильности



до 90 процентов, уменьшить шум несущего винта воздушного судна и отказаться от такой традиционной части конструкции вертолета как автомат перекося.

«Конкурс такой направленности мы проводили впервые, но он превзошел наши самые смелые ожидания. Тематика представленных проектов имела очень широкий диапазон: от интересных идей до практически готовых продуктов, которые с небольшими доработками можно внедрять в производство. Мы планируем организовать подобное мероприятие и в следующем году», — сказал генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

На конкурс Sky.Tech поступило более 400 заявок из 88 городов

России. Ключевыми этапами для участников, успешно прошедших заочную экспертизу, стали хакатон Sky.Tech Hack и демо-день Sky.Tech PRO.

Хакатон Sky.Tech Hack для инженеров, IT-разработчиков и бизнес-специалистов, в котором приняли участие более 100 человек и 25 команд из различных городов, прошел с 17 по 19 августа и представлял собой двухдневное соревнование IT-разработчиков с задачами в области навигации и клиентского сервиса, и инженеров с научно-техническими концепциями. В эти дни для участников проводились консультации экспертов холдинга «Вертолеты России», мастер-классы и консультации от Правительства Москвы на тему поддержки малого бизнеса.

По результатам хакатона экспертная комиссия определила три призовых места. Первое место и 250 000 рублей получила команда «SkannTech» с проектом «Бортовая система сканирования для контроля состояния посадочной площадки», второе место и 150 000 рублей досталось команде «Flow Rider» с проектом «Концепт аэромобильного транспорта для городских агломераций и курортных зон», и третье место с призом в 100 000 рублей заняла команда «FoxHound» с проектом «Снижение рисков городских полетов».

Финалисты хакатона выступили 20 августа на демо-дне Sky.Tech PRO наравне с командами, которые подавали заявки с проектами от стадии готового прототипа до действующего бизнеса. Основными критериями отбора стали уровень инновационности разработки и потенциал ее применения в области городского воздушного транспорта. Экспертная комиссия конкурса, состоявшая из отраслевых специалистов холдинга «Вертолеты России» заслушала презентации 40 команд. По результатам совещания экспертов в финал вышли 17 команд, которые получили возможность пройти интенсивную бизнес-программу.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

АО «КРЭТ» готовится поставлять цифровые ИВК систем управления для самолетов MC-21

Впервые в отечественной практике для семейства MC-21 создан полностью цифровой информационно-вычислительный комплекс системы управления, обеспечивающий заданный уровень безопасности полета за счет аппаратных компонентов и разнородного базового программного обеспечения. Аппаратная часть вычислительной системы, состоящая из двух вычислительных блоков, является четырехкратно резервированной с применением в каждом канале электронной компонентной базы разных разработчиков и изготовителей, и организована по принципу «двух контролируемых триад». С 2019 года планируется поставка серийных комплектов в ПАО «Корпорация «Иркут».

Компания ПАО «Ил» рассчитывает на участие в тендере по поставке самолета Бе-200 Турции

Об этом на фестивале «Технофест» в Стамбуле рассказал генеральный директор компании Юрий Груднин. По его словам, сейчас «Ильошин» проводит переговоры с заинтересованными правительственными организациями и частными компаниями, чтобы определить «ключевые характеристики облика самолета, который интересен турецкой стороне». Он уточнил, что Турция интересуется воздушным судном не только для пожаротушения, но и для решения других задач, в том числе оказания помощи в районах чрезвычайных происшествий, поиска на воде, мониторинга окружающей среды и других задач. Самолет одобрен профильными представителями руководства Турции.

Дагестан планирует производить материалы для новейшего российского самолета MC-21

«Каспийский завод стекловолокна» в Дагестане намерен запустить цех по производству одностадийного стекловолокна, который сможет производить препреги (материалы-полуфабрикаты — ред.) для новейшего российского самолета MC-21, рассказал в ходе презентации проекта министру по делам Северного Кавказа Сергею Чеботареву учредитель ООО «Группа компаний «Каспий композит» (инвестор проекта) Патахуди Магомедов. Реализация проекта рассчитана на 2019-2021 годы, его стоимость — 323,9 млн рублей. Проектная мощность предприятия составляет более 2,3 тысячи тонн продукции в год, в ходе реализации проекта предусмотрено создание 185 рабочих мест.

ЦИАМ выдал заключение на аванпроект самолета «Байкал» в части силовой установки

В аванпроекте (разработчик — АО «УЗГА») представлены два альтернативных варианта самолета: одно- и двухдвигательный монопланы. Окончательный вариант самолета будет определен на этапах эскизного и технического проектирования. В составе силовой установки самолета «Байкал» предполагается применить турбовинтовой двигатель ВК-800С. Выбор двигателя признан рациональным, отметили специалисты Института. Рекомендовано остановиться на двухдвигательной компоновке, при необходимости, создать в будущем на ее основе однодвигательный самолет. Аванпроект может быть принят для дальнейшего выполнения на его основе опытно-конструкторских работ.

АО «ОДК-Климов» признано инновационным лидером Северо-Западного федерального округа

По итогам IV премии издания «Деловой Петербург» Санкт-петербургское АО «ОДК-Климов» стало лучшим в новой номинации «Инновационный лидер СЗФО». ОДК-Климов занимается разработкой и производством газотурбинных двигателей и их систем управления для самолетов и вертолетов. Включает в себя конструкторское бюро, современную производственную и экспериментальную базы. Предприятием разработаны вертолетные двигатели семейства ТВ3-117/ВК-2500, ВК-2500ПС-03, ТВ7-117В, самолетные двигатели РД-33, и ТВ7-117С/СМ/СТ и их системы управления. Система менеджмента качества сертифицирована по международному стандарту AS 9100 rev.D.

Власти Крыма подтвердили подготовку к началу строительства первого в России вертолетоносца

В сентябре источники в отрасли сообщили, что первые два УДК впервые в истории России заложат на заводе «Залив» в Крыму в мае 2020 года, официально информация пока не подтверждена. «В настоящее время прорабатывается вопрос проектирования и размещения на производственных мощностях судостроительного завода «Залив» проекта универсального десантного корабля», — сообщила заместитель министра промышленной политики республики Елена Элекян. Ранее другой источник в судостроительной отрасли сообщил, что не позже конца 2019 года Минобороны завершит формирование тактико-технического задания на первые российские универсальные десантные корабли.

Модернизированный топливозаправщик Ил-78-2, собранный в России совершил свой первый полет

«В настоящее время воздушное судно готовится к выполнению программы предварительных испытаний», — заявили в компании. «По проекту модернизации на самолете установлен новый пилотажно-навигационный комплекс, средства обороны и связи. Срок службы Ил-78-2 увеличен», — рассказал гендиректор ПАО «Ил» Юрий Груднин. Проект по модернизации самолетов в облик Ил-78-2 разработан по тактико-техническому заданию Минобороны РФ для усовершенствования имеющихся на вооружении топливозаправщиков Ил-78 и Ил-78М. Это первый воздушный танкер, построенный в России, до этого все Ил-78 собирались на Ташкентском авиазаводе.

Эксперты ОДК-СТАР и ПНИПУ оценили проекты молодых изобретателей, разработчиков и бизнеса

В пермском АО «ОДК-СТАР» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию) состоялось совещание с участием руководства предприятия, представителей Пермского национального исследовательского политехнического университета (ПНИПУ) и молодых изобретателей, разработчиков и предпринимателей в рамках второго этапа Всероссийского конкурса-акселератора инновационных и технологических проектов «Большая разведка 2019». В рамках партнерства ведущие специалисты пермского предприятия готовы обеспечить консультационную поддержку всем участникам конкурса, чьи стартапы были презентованы на совещании.

АЭРОПОРТ 2019

NAIS открывает прием заявок от аэропортов на участие в премии «Воздушные ворота России»

Выставка и форум инфраструктуры гражданской авиации NAIS при поддержке и участии Министерства транспорта РФ и Федерального агентства воздушного транспорта вновь соберет профессионалов отрасли из России и СНГ под своим крылом 5–6 февраля 2020 года. Награждение лучших аэропортов — лауреатов Премии «Воздушные ворота России» — важная и неотъемлемая часть торжественной программы NAIS, и в 2020 году церемония пройдет уже 5-й раз. Премия призвана определять и поддерживать лучшие аэропорты, способные неуклонно повышать и на деле поддерживать репутацию авиационной индустрии в обществе и служить образцом гостеприимства.

Росавиация запросила 11,4 миллиарда рублей на достройку инфраструктуры МА «Домодедово»

Большую часть суммы — 9,2 млрд рублей — Росавиация предлагает выделить в 2020–2022 годах на окончание строительства новой ВПП. Строительство велось с 2014 года и должно было завершиться в 2016-м. Сумму в 1,5 млрд рублей ведомство просит в 2020–2021 гг. на укладку перронов для стоянки ВС рядом с новым сегментом терминала «Домодедово» (Т2): из-за их отсутствия объект не используется уже более года. Еще 708 млн рублей, по расчетам Росавиации, требуется на реконструкцию действующей ВПП-1, контракт по которой был заключен еще в 2012 году — эти деньги запрошены на 2020 год. Сейчас в «Домодедово» работают две полосы, третья должна заменить одну из них.

ФАС не видит в допуске зарубежных лоукостеров в «Пулково» опасности для своих перевозчиков

«Наоборот — это положительно повлияет на цены. А опасности большой какой-то для наших компаний, которые летают по этим же маршрутам — потенциально они понятны, я не вижу», — заявил глава ФАС Игорь Артемьев в интервью телеканалу «Россия-24» (ВГТРК), комментируя поддержанную вице-премьером Максимом Акимовым инициативу оператора аэропорта «Пулково» (ООО «Воздушные ворота северной столицы», ВВСС) о режиме «открытого неба». «Все должно быть взаимно, все должно быть правильно. Но в любом случае приход конкуренции в обе стороны поможет и той стране, из которой по происхождению летают лоукостеры, и наоборот», — добавил глава ФАС.

МА «Уфа» занимает лидирующую позицию в ПФО по обеспечению доступной среды для инвалидов

В уфимской воздушной гавани есть все необходимое для беспрепятственного пользования инфраструктурой аэропорта и технологическими зонами. Это лифты, пандусы, туалетные комнаты для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, необходимая навигация, специальные переговорные устройства, кнопки вызова персонала, пути движения с рельефной плиткой для слабовидящих пассажиров. Аэропорт «Уфа» единственный в ПФО, который имеет 2 амбулифта и микроавтобус с подъемной площадкой, а также специально обученный персонал. На привокзальной площадке выделены места для бесплатной парковки автомобилей инвалидов.

Омск обсуждает с «Аэропортами регионов» инвестпроект аэропорта за чертой города

Губернатор Омской области Александр Бурков и председатель совета директоров ГК «Ренова», развивающей региональные аэропорты, Виктор Вексельберг обсудили на полях V Восточного экономического форума (ВЭФ-2019) перспективы реализации инвестиционного проекта по строительству аэропорта «Омск-Федоровка», говорится в сообщении пресс-службы правительства Омской области. «Компания «Аэропорты регионов» (входит в группу «Ренова» — ред.) проявляет интерес к участию в данном проекте. Стороны обсудили степень их участия, объемы финансирования, сроки и дальнейшее взаимодействие с федеральными правительственными органами».

Росавиация ищет подрядчика для III этапа реконструкции АП Якутска за 390 млн рублей

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) объявило повторный конкурс с ограниченным участием на право осуществления части работ в рамках третьего этапа реконструкции аэропорта «Якутск», сообщается в материалах на сайте госзакупок. В марте текущего года Росавиация уже объявляла конкурс на этот подряд с ценой 2,235 миллиарда рублей, однако не получила ни одной заявки. Теперь же из общего объема работ исключены основные и самые затратные — по реконструкции непосредственно взлетно-посадочной полосы (ВПП). Поэтому начальная (максимальная) цена контракта сократилась до 390,692 млн рублей.

«Ренова» получила разрешение на планировку и застройку территории прежнего АП Ростова

Администрация Ростова-на-Дону разрешила компании «Аэро-Сити» составить проект планировки и межевания территории действующего прежде городского аэропорта. По данным СПАРК, компанией ООО «Аэро-Сити» владеет АО «Ростоваэроинвест», которой управляют входящие в «Ренову» «Аэропорты регионов». Прежний аэропорт Ростова-на-Дону был закрыт в декабре 2017 года одновременно с открытием нового аэропорта «Платов», построенного в 30 км от Ростова. На застройку территории аэропорта претендует, в частности, компания Виктора Вексельберга «Ренова». Общий объем инвестиций в проект оценивался в 200 миллиардов рублей.

Аэропорт «Внуково» обсуждает с Utair условия покупки доли в хендлинговой компании UTG

Аэропорт «Внуково» заинтересован в покупке доли группы Utair в хендлинговой компании UTG, в настоящее время обсуждаются условия возможной сделки. Об этом рассказал директор аэропорта по производству Дмитрий Хартунян в кулуарах конференции «Аэропорт будущего». Он добавил, что аэропорту было бы выгодно иметь контрольный пакет акций в компании: «С точки зрения производства, нам контроль какой-то нужен. С точки зрения акционерной, мне трудно судить — там важно понимать, сколько они вкладывают, какой получают доход». В июне Utair сообщила о намерении продать 50 процентов в UTG в рамках программы реструктуризации долга.

Если ли в России свои моторы для своих самолётов? Для магистрального сегмента эта проблема отчасти решена: серийно строятся двигатели семейства ПС-90, не за горами появление ПД-14, для региональных воздушных судов создан SaM-146. Существуют и отечественные двигатели для средних вертолётов. Есть перспективные разработки двигателей для дальнемагистральных ВС. Но для АОН, к сожалению, сегодня промышленность ничего предложить не может, поэтому лёгкие самолёты могут рассчитывать только на Rotax и другие моторы зарубежного производства.

Ситуация представляется парадоксальной — более 60 лет назад был создан поршневого двигателя М-14, который устанавливался на самолёты Як-18 и другие воздушные суда аналогичного класса, а в специальной модификации и на лёгкие вертолёты. Ничего лучшего для АОН не было создано, но, по словам специалистов, необходимости в этом нет.

Целесообразнее развивать М-14, но Воронежский механический завод прекратил их серийный выпуск. Он перешёл в ведение Роскосмоса, а оснастка не сохранилась. Реанимировать М-14 как тип стало возможным благодаря тому, что ещё в советские годы было налажено его лицензионное производство в Румынии, где оснастка сохранилась. Там его производство продолжается по сей день.



О программе производства двигателя М-14 рассказывал демонстрировавший его в рамках МАКС 2019 главный специалист завода Motorstar, на котором он производится, Тудор Самойленко:

— Для авиации общего назначения основным двигателем был М-14П, который серийно производился в двух местах — СССР, в Воронеже, и в Румынии, в городе Бакау, по лицензии, выкупленной правительством Румынии у СССР.

К сожалению, в нынешней России мало обращают внимание на малую авиацию. Завод в Воронеже прекратил выпуск двигателя. В Румынии произошло то же самое. Завод, где строились самолёты Як-52 и двигатели для них (М-14), перешёл на производство другой техники. А те специалисты, которые были заняты на производстве М-14, решили продолжить его изготовление своими силами. Им удалось сохранить оснастку, оборудование на основном заводе и забрать вместе с комплектующими, которые первоначально поступали на завод из СССР — карбюраторы и т.п.

Постепенно энтузиасты начали сами осваивать производство различных комплектующих, в том числе компрессоры и маслососы. Завод, где было налажено производство, обанкротился во время мирового финансового кризиса 2008 года, но работники не оставили производство и продолжили работу, согласившись делать её бескорыстно. Их труды не пропали даром, и сегодня этот завод является единственным производителем двигателей М-14П/ЛФ и иных модификаций.

Сердце для «РАТАЯ»

Двигатель М-14 для воздушных судов АОН создан в России, но выпускается в Румынии



Летный директор АУЦ «Воскресенск» Михаил Ушаков, Руслан Устинов и гендиректор АУЦ «Воскресенск» Владимир Храменков

Наибольшую долю рынка сбыта заняли не те страны, которые были традиционными заказчиками, а США, Канада и Австралия, Великобритания, Ирландия и ряд других. В настоящее время мы пытаемся выйти и на российский рынок. В России, как было упомянуто ранее, двигатель М-14 серийно не производится, но ремонтируется в Ростовской области, на авиаремонтном заводе в Шахтах. Его ремонт производится в других местах, но «на колёнках», что заведомо означает небольшой ресурс, невысокую надёжность и, как следствие, вопросы по безопасности полётов.

нас, чтобы расширить рынок поставки двигателей. В нашей продуктовой линейке есть и двигатели меньшей мощности, например, на 360 лошадиных сил.

— Двигатель, который представлен в экспозиции, является карбюраторным. Планируется ли строить инжекторные?

— Планируется. Уже есть наработки, связанные с системой электрического запуска и методом впрыска топлива. Прорабатывалось и использование электронной системы зажигания. В случае её применения двигатель может работать на автомобильном бензине АИ-95. Для карбюраторного двигателя рекомендуется использовать авиационный бензин.

— Рассматривается ли модификация на природном газе?

— Если в этом будет смысл. С технической точки зрения это возможно, но двигатель будет иметь меньшую мощность.

— На каких вертолётах помимо Ка-26 устанавливался этот двигатель?

— На других вертолётах он не устанавливался.

— Известно, что двигатель М-14 планировалось установить на вертолёт Ми-34. Работы по данному вертолёту были остановлены именно в связи с тем, что в Воронеже производство двигателя М-14 было прекращено. Обращались ли разработчики этого вертолёта к вам?



— Обращались, причём заходили к нам накануне нашей с вами встречи. Они удивились, узнав, что этот двигатель до сих пор производится, а о том, что его производство налажено в Румынии, они не знали. На завтрашний день назначена встреча с руководством холдинга «Вертолёты России» для обсуждения вопросов по двигателю М-14.

— Сохранились ли сегодня на Шахтинском АРЗ компетенции по двигателю М-14?

— Более того, в России этот завод сегодня является единственным, обладающим ими. Мы были на этом заводе, видели оборудование и оснастку. Им не хватает только запчастей и нашего know/how, но это всё легко передаваемо.

— Как вы оцениваете возможности заводов в Балашихе и в Минеральных Водах?

— На заводе в Минеральных Водах мы не были, но на МАРЗ в Балашихе два месяца назад были и разговаривали с генеральным директором Павлом Ненастевым. К ремонту двигателя М-14 завод ещё не приступил, но уже закуплена первая партия запасных частей. На МАРЗ запланирован первый показательный ремонт в присутствии нашего технолога. Если на этом заводе будет хотя бы такая же оснастка, какая есть в Шахтах, задача будет решена.

— Для каких воздушных судов в настоящее время предназначен этот двигатель?

— В первую очередь он предназначен для учебных воздушных судов, помимо этого для спортивных (Су-26, Су-29, Су-31) и для пассажирских, обслуживающих местные воздушные линии, в том числе для аэротакси. Одним из примеров является самолёт Як-18П, рассчитанный для перевозки 4 пассажиров.

— Чемпионка мира по самолётному спорту Светлана Капанина, являющаяся сторонницей спортивных самолётов фирмы Сухого, говорила о проблеме, связанной с двигателями для этих самолётов. Т.е. можно сказать, что этой проблемы уже не существует?

— Проблема существует, но заключается она в том, о чём я уже говорил ранее — в недостатке информации. Особую благодарность я хочу высказать российским пилотам-спортсменам. Пока те из них, которые участвовали в соревнованиях в Румынии, не приехали на завод и не увидели, что двигатели производятся, мы с мёртвой точки так и не сдвинулись. Именно после их визита на заводе начались встречи и обсуждения, начали создаваться деловые связи. Результатом стало то, что можно увидеть здесь, на МАКСе.

— Двигатель М-14 был разработан более полвека назад, когда не было многих из тех материалов, которые используются в двигателестроении сегодня. Какие технологии и материалы будут использоваться для серийной постройки М-14?



— Первоначально двигатель имел мощность в 300 лошадиных сил, но благодаря новым технологиям и материалам этот показатель увеличился до 400 и будет увеличен до 420. Речь идёт, в частности, о новой системе зажигания. Все новые материалы, приемлемые для производства данного двигателя, уже используются. Многие из них мы продолжаем закупать в России.

— М-14 использовался не только в тех воздушных судах, которые вы упоминали, но и на двухмоторном пассажирском самолёте Ан-14 «Пчёлка», который рассматривался как замена Ан-2. «Пчёлка» было построено немного, но на его основе был создан Ан-28, отличавшийся главным образом наличием турбовинтовых двигателей. С каки-



Тудор Самойленко (в центре) представляет тот самый двигатель

Первым делом гиропланы

В двигателях этого типа нуждаются не только самолёты и вертолёты, но и автожиры, создающиеся конструкторским бюро АО «Гиропланы ПАТ», которое основал ученик Николая Ильича Камова Валентин Устинов, о котором наша газета не раз рассказывала. Двигатель семейства М-14 планируется установить на сельскохозяйственном автожире «РА-ТАЙ». Кроме того, в воскресенском авиационном центре «АГРО АВИА ВОСКРЕСЕНСК» компанией «АвтоГироРуссланд», основанной сыном В.Л. Устинова — Русланом, разработана новая платформа «Гиро классик», на которой создаётся линейка автожиров различного назначения, включая и сельскохозяйственный. «Гиро классик» — это концепт, на основе которого возможно создание летательного аппарата, свободно перемещающегося по суше, по воде и по воздуху. Преимущество автожира как летательного аппарата оценили многие компании Европы и США, работающие над проектом «летающего автомобиля» или «летающего мотоцикла».

Новая философия перемещения человека в воздушном пространстве была разработана в течение двух лет. Концепт «Гиро классик» сегодня проходит сертификацию в Ассоциации сверхлёгкой авиации Германии. Создатели данной платформы готовятся к лётным испытаниям и к серии аэродинамических тестов.

Компания «АвтоГироРуссланд» принимает участие в авиасалонах МАКС уже в течение 10 лет. На нынешнем авиасалоне демонстрировался универсальный модуль, на котором строятся любые модификации автожиров, включая поисково-спасательные, противопожарные (для выявления лесных пожаров), спасательные (для спасения людей и облёта с целью предупреждения наводнений), транспортные (для перевозки грузов и медикаментов в труднодоступные места), и учебные.

Новая философия создания летательных аппаратов основана на полётах с авторотирующим несущим винтом. Работа выстроена на принципе «От простого к сложному», который зиждется на новых достижениях мирового авиастроения и на научно-техническом заделе, сложившемся ранее.

Модуль состоит из простой рамы и трёхопорного шасси. Непростой задачей была оптимизация веса конструкции из нержавеющей стали. Мачта изготовлена с сотовым наполнителем и без поперечной стенки, что дало существенную экономию веса в 1

килограмм. На оптимизации веса всей рамы было сэкономлено в общей сложности 8 килограмм. Система управления на 100 процентов изготовлена из титанового сплава. В состав её конструкции входят горизонтальные и вертикальные каналы управления. Из титана изготовлена и втулка ротора. При изготовлении использовалась термическая и стеклотрунная (с помощью стеклянных шаров) обработка. На шасси использована тормозная система от компании «Беринг», являющейся мировым лидером в области изготовления данного агрегата. Основная опора шасси передвинута к хвостовой части фюзеляжа на 30 миллиметров, благодаря чему на 30 процентов сокращается длина разбега при взлёте.

Цель данной платформы состоит в создании многоцелевых автожиров. На авиасалоне МАКС-2019 была представлена линейка, включавшая автожиры различного назначения.

Автожир GYRO Classic TRAINING — базовая двухместная модель, предназначенная для лётной подготовки будущих пилотов, самостоятельного пилотирования, поисковых операций, патрулирования. Она является наиболее надёжной и доступной в данной серии. Автожир GYRO Classic AGRIC — одноместная модель с установленным навесным оборудованием для опрыскивания и орошения полей. Этот автожир станет востребованным аппаратом для агропромышленного комплекса. Автожир GYRO Classic VOYAGER — прогрессивная модель, рассчитанная на экипаж из 3 человек (пилот и 2 пассажира). Может применяться для туристических и экскурсионных целей, а также в роли аэротакси, потребность в которых нарастает с каждым годом.

Максимальный взлётный вес платформы составляет 495 кг, несущий винт имеет диаметр 8,8 м, длина фюзеляжа 4,77 м. Приводится в движение автожиры GYRO Classic будут распространены в малой и сверхлёгкой авиации двигателями ROTAX, включая современный двигатель Rotax 915 на 142 л.с. Рама, фюзеляж и многие другие элементы будут производиться в России. Впрочем, как мы могли убедиться выше, в недалёкой перспективе в российских моторах потребность будет высока.

Специалисты по авиастроению говорят: самолёт начинается с двигателя. Про автожир можно сказать то же самое. Прошедший МАКС показал, что этот летательный аппарат вернётся в небо. А за работой для него дело не станет.



ми двигателями самолёт данного класса будет экономичней — с турбовинтовыми или поршневыми?

— Я считаю, что экономичней будет самолёт с поршневыми двигателями, т.е. такой, как Ан-14. В будущем самолёт такого класса может использоваться как аэротакси и разгрузить автодороги. Двигатель М-14 планируется установить и на автожир «Варус», который может использоваться с аналогичными целями. К сожалению, в России чиновники авиацию общего назначения не замечают. Автожир представляется даже более приемлемым, чем самолёт и вертолёт — он многофункционален и более безопасен.

— Планируете ли вы создавать совместные предприятия с авиаремонтными заводами в Балашихе и в Шахтах?

— Пойти на это шаг нужно, но сделать это непросто, так как оба завода находятся в ведении ДОСААФ, что затрудняет процесс создания СП. Но есть и такие компании, которые могут позволить себе беспрепятственно пойти на этот шаг. Преимущественно они частные. Мы планируем наладить сотрудничество с Механическим заводом в Воронеже и находимся там же ОКБМ. Нам известно, что заинтересованные лица там есть. Мы сохранили производство, в Воронеже сохранена документация. И таким образом, предмет для сотрудничества есть. Мы можем возродить производство двигателя М-14 и продлить ему жизнь. Вместе с двигателем будут возрождены и воздушные суда, на которые он был установлен. А наряду этим будут созданы новые.

Записал Пётр КРАПОШИН

От редакции.

Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин неоднократно подчеркивал необходимость диверсификации производства высокотехнологичной продукции гражданского назначения организациями оборонно-промышленного комплекса. О необходимости скорейшего внедрения в производство уже имеющихся и успешно апробированных отечественных разработок глава государства напомнил участникам совещаний по проблемам импортозамещения и конверсии в сентябре 2016 года в Туле, в январе 2018 года в Уфе и в январе нынешнего 2019 года в Москве. При этом Владимир Путин подчеркнул, что гражданская продукция должна занимать не менее 30 процентов всего объёма производства предприятий ОПК. Для этой цели в стране есть все необходимые ресурсы.

На наш взгляд, координировать эту работу должна независимая межведомственная структура при Правительстве России по образцу Военно-промышленной комиссии. Потому что главным тормозом на пути внедрения новейших разработок российских энтузиастов в серийное производство являются именно ведомственные барьеры и групповые интересы в борьбе за освоение бюджетных средств. Военным удалось решить эту проблему. На гражданке это пока под силу только Ростеху.

Кстати, автожиром Владимир Путин еще не управлял. А это покруче, чем полеты на дельтаплане со стерхами... «АГРО АВИА ВОСКРЕСЕНСК» готов предоставить ему такую возможность, а также посетить рядом с аэродромом созданное В.Л. Устиновым на месте руин молочного завода предприятие по производству автожиров.

ИНТЕГРАЦИЯ

В рамках Евразийского союза обсуждается идея создания низкобюджетной авиакомпании

Идея создания низкобюджетной авиакомпании в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) обсуждается, но готовых решений пока нет, сообщил замглавы Федеральной антимонопольной службы России Андрей Цыганов. «Эта идея обсуждается потому, что такой лоукостер должен увеличить транспортную подвижность и мобильность нашего населения. Речь идет в масштабе СНГ и в масштабе пяти государств-участников Евразийского экономического союза», — сказал Цыганов журналистам по окончании совещания по реализации национального плана по развитию конкуренции в РФ в Железноводске. Пока среди стран ЕАЭС лоукостеры имеют только Россия и Казахстан.

ОАО «Авиасалон» будет сотрудничать с ОНАДА при проведении мероприятий в сфере авиации

ОАО «Авиасалон», устроитель Международных авиационно-космических салонов МАКС, подписал соглашение с «Объединенной Национальной Ассоциацией Деловой Авиации» (ОНАДА), в рамках которого стороны будут сотрудничать при организации и проведении специализированных мероприятий в области гражданской авиации. Трёхлетнее соглашение, автоматически пролонгируемое на последующие периоды, предполагает, что при решении конкретных задач стороны будут разрабатывать дополнительные документы, такие как программы и планы совместных мероприятий, протоколы, которые будут определять намеченные мероприятия, сроки их реализации и ответственных лиц.

Полмиллиона билетов дешевле 2 500 рублей: путешествия по Казахстану станут доступнее

Казахстанская группа компаний Air Astana планирует в 2019 году продать 520 тысяч билетов стоимостью ниже 15 000 тенге (2481 рубль) на внутренних направлениях по Казахстану. В 2020 году компания намерена увеличить количество проданных билетов по указанной стоимости в пять раз. Казахстан станет доступнее и российским туристам, которые смогут отправиться туда из России на рейсах Air Astana и продолжить путешествие по выгодным тарифам с новым казахстанским низкобюджетным перевозчиком FlyArystan. С начала продаж в марте 2019 года FlyArystan, дочерняя компания Air Astana, продала порядка 270 тысяч билетов стоимостью менее 2 500 рублей.

Три самых известных европейских лоукостера подали заявки на полеты из аэропорта Пулково

Европейские лоукостеры Ryanair, EasyJet и Wizz Air подали заявки на разрешение полетов из петербургского международного аэропорта Пулково. Об этом сообщил гендиректор «Воздушных ворот Северной столицы» (ВВСС, оператор Пулково) Леонид Сергеев. По его словам, такие нововведения в авиасообщении России с другими странами будут способствовать росту потока туристов в Санкт-Петербург до 6 млн человек ежегодно к 2025 году. Помимо этого, в аэропорту Пулково планируется запустить в тестовом режиме седьмую степень «свободы воздуха», то есть проведение прямых рейсов из Петербурга в другие государства без пересадок на территории страны происхождения авиакомпании.

Сертификат типа российского вертолетного двигателя ВК-2500ПС-03 валидирован в Индии

«Реализованные в двигателе ВК-2500ПС-03 конструкторские решения, увеличение режимов ЧР, применение современной системы автоматического управления и контроля позволяют двигателю и вертолету не только иметь больше преимуществ по сравнению с предыдущим поколением техники, но и в значительной степени повышают надежность и безопасность эксплуатации. В наших планах валидация сертификата типа двигателя ВК-2500ПС-03 в КНР, Южной Корее, Бразилии, Колумбии, Мексике, Перу, а также расширение международной сети сервисных центров», — отметил директор программы ВК-2500, ТВ3-117 — главный конструктор АО «ОДК-Климов» Евгений Проданов.

Объем бронирований авиабилетов между Россией и Украиной вырос на 57 процентов

Объем бронирований авиабилетов туда-обратно в первые 8 месяцев 2019 года вырос на 57 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом рост бронирований авиабилетов из Украины в Россию превысил 2,2 раза, из России на Украину — на 44 процента. Доля забронированных на Украину авиабилетов выросла с 0,5 до 0,9 процента от всех забронированных авиабилетов по международным направлениям, следует из статистики интернет-сервиса для путешественников Biletix. Средний чек на авиабилеты из Украины в Россию снизился на 5 процентов с 14 991 до 14 220 рублей. Из России на Украину — вырос с 18 903 до 21 816 рублей, то есть на 15 процентов.

Авиакомпания «Азимут» подписала соглашение с Краснодарским краем и с Псковской областью

Стороны намерены развивать сотрудничество и взаимодействие в вопросах повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности Краснодарского края и Псковской области, повышения уровня транспортной доступности регионов путем развития маршрутной сети межрегиональных авиаперевозок. Авиакомпания «Азимут» выполняет рейсы между городами Псков и Сочи на круглогодичной основе в рамках постановления Правительства РФ № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных авиаперевозок и формирование региональной маршрутной сети», отметили в авиакомпании.

Аэропорт «Внуково» и авиакомпания Ellinair договорились о стратегическом сотрудничестве

Главная цель партнерства — увеличение пассажиропотока между Грецией и регионами России. Это открывает широкие перспективы развития выездного и въездного туризма между двумя странами. Совместно обе компании планируют увеличить свою долю присутствия на данном направлении. «Международный аэропорт «Внуково» инвестирует в развитие самолетного парка Ellinair с целью базирования на первом этапе европейской авиакомпанией двух воздушных судов в аэропорту Внуково. Это даст возможность авиаперевозчику увеличить парк ВС в России. В частности, уже к летнему сезону 2020 года он пополнится двумя самолетами Airbus A320», — отметили в Ellinair.

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Японские материалы в двигателе ПД-14 заменят российскими аналогами фирмы UMATEX

Японские материалы, применяющиеся для изготовления решеток реверсивных устройств двигателя ПД-14, заменят российскими в 2020 году. Об этом говорится в статье, опубликованной в корпоративном журнале «Пермские авиационные двигатели».

«В соответствии с планом по импортозамещению комплектующих изделий и материалов для двигателя ПД-14 вместо японского углеродного материала для изготовления решеток реверсивных устройств подобран отечественный материал производства фирмы UMATEX. В 2019 году планируется провести комплекс мероприятий для внедрения данного материала в производство. В 2020 году запланировано начало серийного производства решеток из отечественного углеродного волокна», — пишет автор статьи. Отмечается, что на первом этапе планируется изготовить два комплекта решеток из отечественного материала. «Один комплект решеток реверсивных устройств предназначен для испытаний на прочность, которые будут проведены в АО «Авиадвигатель». Второй комплект планируется установить на двигатель ПД-14, продолжающий летные испытания на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ», — сообщается в материале.

Двигатель ПД-14 разработан в широкой кооперации предприятий ОДК для узкофюзеляжного среднемагистрального самолета МС-21-300 с применением новейших технологий и материалов, в том числе композитных. Это первый с 1980-х годов полностью российский турбовентиляторный двигатель для гражданской авиации. В настоящее время самолет проходит испытания с двигателями Pratt & Whitney PW1400G. Серийное производство ПД-14 планируется начать с 2020 года.

«АК «Рубин» вложила в расширение производства в Балашихе около 1,6 млрд рублей

ПАО «Авиационная корпорация «Рубин» в Балашихе запустила новое импортозамещающее производство привод-генераторов переменного тока для авиационной промышленности. Инвестиции в проект составили около 1,6 млрд рублей.

«Из общей суммы инвестиций в 1,6 млрд рублей на создание нового механического цеха, его оснащение современным высокотехнологичным оборудованием для производства привод-генераторов переменного тока и насосов плунжерных, был задействован выданный ПАО АК «Рубин» в 2016 году Фондом развития промышленности РФ льготный заем в размере 300 млн рублей», — сообщает Министерство инвестиций и инноваций Подмосковья. Отмечается также, что в результате расширения производства на предприятии дополнительно создано 70 новых рабочих мест. «Авиационная предприятие «Рубин» в городском округе Балашиха создано в 1946 году и на текущий момент остается единственным производителем в России и странах СНГ взлетно-посадочных устройств, гидродвигателей и гидродрифов современных самолетов и других летательных аппаратов. Корпорация создает изделия на высоком научно-техническом уровне, соответствующем мировым стандартам, открытие новой линии является значимым событием для развития авиационной промышленности нашей страны», — процитировали в пресс-службе министерства слова заместителя председателя правительства Подмосковья Вадима Хромова.

«Росэлектроника» стала победителем всероссийского конкурса «HR-практики ОПК 2019»

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех стал победителем всероссийского конкурса «Лучшие HR-практики в ОПК» в номинациях «Привлечение персонала и управление талантами», а также «Материальная мотивация и льготы».

Конкурс направлен на выявление наиболее успешных решений в области повышения кадрового потенциала в оборонно-промышленном комплексе и проводится с целью дальнейшего внедрения лучших отечественных практик на предприятиях ОПК.

Итоги конкурса подведены в рамках проходившей в Ижевске первой всероссийской конференции «HR ОПК 2019». В мероприятии приняли участие сотрудники HR-подразделений, представители Правительства Удмуртской республики, руководства Министерства промышленности и торговли, а также руководители промышленных предприятий, холдингов и корпораций ОПК. Конференция, организованная Академией Ростеха и Правительством Удмуртии, была приурочена ко Дню оружейника и празднованию 100-летия со дня рождения Михаила Калашникова. «Конкурс показал, что предприятия ОПК не просто находятся в тренде и используют новейшие инструменты по работе с персоналом, но и создают инновации, которые могут быть востребованы другими отраслями промышленности», — отметила зам. генерального директора по развитию АО «Росэлектроника» Наталья Транковская. На сегодняшний день холдинг формирует более 50 процентов выпуска электронных компонентов в России. Общая численность сотрудников — более 70 тысяч человек. Годовая совокупная выручка предприятий превышает 150 млрд рублей. Продукция холдинга поставляется более чем в 30 стран мира.

«ОДК-Климов» ведет разработку нового турбовального вертолетного двигателя ВК-650В

Санкт-петербургское АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) начало разработку нового газотурбинного турбовального двигателя ВК-650В.

Как сообщает пресс-служба ОДК, эта силовая установка имеет взлетную мощностью 650 л.с., а также на различных режимах выдает от 400 до 750 л.с. Она предназначена для вертолета Ка-226Т. Для серийного производства ВК-650В будут использоваться детали и сборочные единицы только российского производства.

В соответствии с планами, силовая установка должна быть сертифицирована через четыре года, а до конца 2019 года будет выпущена конструкторская документация на двигатель-демонстратор и его системы, в том числе системы автоматического контроля. Основная задача, которая стоит перед конструкторами — это создание простой и надежной конструкции с минимальной стоимостью жизненного цикла. На базе конструкторских решений, которые заложены в этот двигатель, может быть создано семейство силовых установок мощностью от 500 до 700 л.с., отметили в ОДК. ВК-650В воплощает в себе современные технические решения, соответствующие последним тенденциям мирового и отечественного авиационного двигателестроения. Новый двигатель должен превзойти по своим характеристикам все имеющиеся аналоги.

Самолет Пе-2 (любовно называемый авиаторами «Пешка») — самый массовый советский фронтальной пикирующий бомбардировщик времен Второй мировой войны, сконструированный Владимиром Михайловичем Петляковым. Всего было выпущено 11 500 таких самолетов. Их производством в основном занимался Казанский завод № 22. Экипаж состоял из трех человек: командира, штурмана и стрелка-радиста, которые размещались в двух негерметичных кабинах.

23 октября 1942 года экипаж самолета Пе-2 № 5/73 из состава 4-го Гвардейского бомбардировочного авиационного полка 14-й воздушной армии вылетел на разведку, чтобы изучить интенсивность и характер движения войск противника в районе населенных пунктов Шапки — Тосно — Сиверский — Луга — Новгород. В ходе выполнения боевого задания самолет был атакован вражеской авиацией, принял воздушный бой, но превосходящие силы противника решили исход не в пользу экипажа «Пешки».

В журнале боевых действий 4 Гвардейского бомбардировочного авиаполка от 23 октября 1942 года записано:

«...Самолет Пе-2 № 5/73 и его экипаж: гвардии капитан Хижняк, гвардии старший лейтенант Подуто, стрелок-радист Касьян, вылетевшие на разведку войск противника, с боевого задания не вернулись...».

В 1967 году при прокладке трассы узкоколейной железной дороги работники лесозаготовительного цеха Тосненского леспрохоза наткнулись на обломки самолета с останками одного из членов экипажа. У погибшего были обнаружены гвардейский значок, пистолет ТТ, истлевшие бумаги, а на гимнастерке — орден Красного Знамени, по номеру которого и было установлено, что награда принадлежит штурману звена, гвардии старшему лейтенанту Федору Андреевичу Подуто, уроженцу Гомельской области Октябрьского района села Корпиловка.

Федор Андреевич с почестями был захоронен в поселке Радосининовое Тосненского района Ленинградской области в 10 километрах от места гибели.

Можно сказать, что на этом история была закончена и благополучно забыта. Информация о падении «Пешки» хранилась в архивах поискового движения, но о точном местонахождении самолета никто не знал. Когда встал вопрос о возрождении Пе-2, начали изучать исторические документы, а затем связались с местными поисковыми отрядами с просьбой провести разведку.

И результат не заставил себя ждать. Благодаря поисковикам тосненских отрядов «Беркут» (г.



В.Н. Хижняк

Ф.А. Подуто

Б.А. Касьян

История «Пешки» 5/73,

не вернувшейся с боевого задания, восстановлена при участии курсантов Ульяновского института ГА

Никольское) и «Ягуар» (п. Нурма) удалось точно определить место падения самолета. А потом с помощью архивных документов удалось узнать о судьбе остальных членов героического экипажа.

После того как самолет загорелся и потерял управление, командир экипажа и стрелок-радист успели выпрыгнуть с парашютом и приземлиться на территории, захваченной немцами. Командир экипажа, капитан гвардии Влади-

получил звание младшего лейтенанта и был награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени и медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией».

Военно-патриотический клуб «Сокол» Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева и региональное отделение «Военно-спортивного союза М.Т. Калашникова» под флагом общерос-

совместная экспедиция началась в лесном массиве Ленинградской области у деревни Сустье-Конец Любанского городского поселения Тосненского района. Здесь был разбит лагерь, предварительно проведена разведка местности, установлено местонахождение фрагментов самолета, просчитаны маршруты передвижения и пункты сбора, доставлена необходимая спецтехника.

Перед курсантами и участниками экспедиции стояла непростая задача по эвакуации фрагментов из лесной болотистой местности, заваленной густым валежником. Однако, несмотря на трудности и моросящий дождь, все узлы, детали и элементы самолета, хорошо сохранившиеся за 77 лет, были успешно вынесены к месту сбора. На месте крушения были обнаружены элементы подвесной системы штурмана, которые напомнили о страшном исходе боевого задания «Пешки» и суровых временах войны. Будущие пилоты и авиационные специали-



мир Николаевич Хижняк, уроженец города Дзержинска Украинской ССР, попал в плен 30 октября 1942 года в районе Чудово. Он прошел пять лагерей. 7 апреля 1944 года в концентрационном лагере в Нюрнберге Владимир Николаевич был расстрелян фашистами за многократные попытки к бегству и захоронен в братской могиле.

Воздушный стрелок-радист, гвардии сержант Борис Александрович Касьян, уроженец села Ольшаны Киевской области Украинской ССР, после приземления через шесть дней переплыл реку Волхов в районе Мясной Бор, перешел линию фронта и вышел к своим. Он был награжден медалью «За отвагу», так как именно в этом неравном воздушном бою смог сбить самолет противника.

Борис Александрович продолжил летать, выучился на штурмана,

сийского общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России», в рамках реализации проекта «Небо Родины» и патриотического воспитания молодежи организовали и провели с 15 по 22 сентября экспедицию по подъему фрагментов самолета № 5/73.

Обязательство по реализации проекта взяла на себя общественная молодежная организация «Объединение «Отечество» города Казани, которая также участвовала в экспедиции. На инициативу нашего института откликнулся и Санкт-Петербургский университет гражданской авиации.

сты с замираньем сердца передавали друг другу каждую часть самолета, словно прокручивая картину произошедшего и впитывая героизм поколения Великой Отечественной войны.

Экспедиция с честью выполнила поставленную задачу и смогла осветить в памяти пусть небольшой, но значимый эпизод обороны Ленинграда. В преддверии празднования 75-й годовщины победы в Великой Отечественной войне можем с уверенностью заявить, что молодежь трепетно относится к истории своей страны, чтит и помнит погибших при ее защите героев, а проведенная патриотическая акция является тому доказательством.

Руководство института выразило признательность за организацию поисковой экспедиции профессору военного учебного центра Ильгизару Миннисламовичу Хаертдинову, начальнику УТЦ военного учебного центра Александру Александровичу Зотову и вынесло благодарность за проявленное усердие курсантам: С.А. Архипову, И.О. Антоненко, Н.Л. Албахтину, А.В. Гуськову, Б.О. Егоренко, Е.А. Костомарову, Д.З. Кутумову, И.Р. Мутыгуллину и Н.Н. Усанову.

По поручению всех участников поисковой операции о ней рассказал Ильгизар ХАЕРТДИНОВ, руководитель ВПК УИ ГА «Сокол», председатель регионального правления «ВСС М. Т. Калашникова»



Помним Вас, Мистер Вертолёт!

Исполнилось 130 лет со дня рождения Игоря Сикорского — российского конструктора, создавшего мировую авиацию

В дни празднования 130-летия Сикорского зрители познакомились с театрализованным представлением книги Игоря Ивановича «Диктатор мира», в основу которой была положена рукопись, пролежавшая в не тронутых более 50 лет в семейных архивах великого изобретателя.

Это произведение увидело свет впервые в мире. Гениальность ума Сикорского помогла ему увидеть грядущее человечества и предупредить людей об опасности апокалипсиса. В своей книге Игорь Сикорский предупреждает о том, что технические и научные достижения в руках безрассудных правителей могут быть направлены против человека и на уничтожение человечества.

В мероприятиях приняли участие известные авиаторы, заслуженные летчики России генерал-лейтенант Михаил Опарин, генерал-лейтенант Анатолий Жихарев, организатор авиационной промышленности, учёный и конструктор авиационных двигателей, в советские годы заместитель Министра авиационной промышленности, ныне Президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» Виктор Чуйко, заслуженный лётчик Василий Бабаскин, руководитель миссионерского отдела Ставропольской и Невинномысской епархии Иерей Антоний (Скрынников), Архимандрит Сергей (Стуров Георгий Михайлович), Герой России лётчик-космонавт Федор Юрчихин, Герой России Алексей Романов, абсолютный чемпион мира по парашютному спорту, мэр г. Рыбинска Денис Добряков и многие другие. Проект «Россия в поиске смыслов» на Северном Кавказе был реализован при поддержке Полномочного представителя Президента России в Северо-Кавказском федеральном округе Александра Матовникова.

В жизни Виктора Чуйко Игорь Сикорский занимает особое место. Когда Виктор Михайлович учился в Куйбышевском авиационном институте (ныне Самарский национальный исследовательский университет, до недавнего времени Самарской государственной аэрокосмической университет), в программу обучения входил курс по истории авиации. На одном из занятий были упомянуты самолёты «Русский Витязь» и «Илья Муромец» и назван их конструктор — Игорь Сикорский. Но его биография в программу курса не входила. А 40 лет назад, в 1979 году, ученик Николая Камова Сергей Михеев познакомил Виктора Чуйко с сыном Игоря Сикорского Сергеем. И оказалось, что две эпохи совсем рядом, можно коснуться рукой.

В нынешнем мероприятии принял участие Николай Игоревич Сикорский, который, будучи в 93-летнем возрасте, смог прилететь в Россию для участия в торжествах. Николай Игоревич не является профессиональным авиатором — после окончания школы и службы в армии он стал музыкантом. Но к авиации он всю жизнь проявлял большой интерес, и, когда посетил Центральный музей истории ВВС в Монино, оказалось, что обо всех экспонирующихся в нём самолётах и вертолётах он знает все подробности.

Участникам круглого стола был предоставлен иллюстрированный отчёт о поездке в Киев в 2014 году, который озвучил Александр Портнягин. Участники поездки ознакомились с домом, в котором родился Игорь Сикорский и в котором планируется создание мемориального музея. Участником была пока-



зана фотография с изображением детей Игоря Ивановича Сикорского — Сергей, Николай, Игорь и Георгий. Последний был самым младшим братом. Он родился в 1931 году, к сожалению, уже ушёл из жизни.

Существует мнение, что Игорь Сикорский покинул Россию в 1918 году в связи с тем, что его имя значилось в расстрельных списках. Это не бесспорно — репрессиям подвергались многие участники I-й мировой войны, включая лётчиков. Но Александр Портнягин придерживался иного мнения. Игорь Сикорский был патриотом России и поэтому не согласился с условием Брест-Литовского мирного договора. Эмигрировал он первоначально во Францию, где проектировал тяжёлый бомбардировщик. Но война закончилась, и он остался не у дел. В связи с этим он и принял предложение приехать в США.



Инна Копец

Основанная им в США фирма Sikorsky Aircraft изначально специализировалась на межконтинентальных гидросамолётах. Одним из наиболее известных является S-42. На нём было установлено 11 мировых рекордов, и он считался самым лучшим гидропланом в мире, перехватив лидерство у Франции. Гостям встречи была продемонстрирована фотография, на которой это воздушное судно заходит на посадку, проходя между опорами «Золотых ворот» в Сан-Франциско.

В конце 30-х годов гидросамолёты потеряли свою значимость и руководитель компании United Technologies, в состав которой входила фирма, сообщил Игорю Ивановичу, что увольняет всю его команду, но оставляет его самого. На это Сикорский ответил, что останется работать в компании только со своей командой. Это условие было выполнено и вся его команда, состоявшая из русских эмигрантов, была сохранена.

При этом фирма Сикорского сменила специализацию: Игорь Иванович предложил проект вертолёта, который впоследствии поступил в массовое серийное производство. Сам изобретатель получил прозвище «Мистер Вертолёт». Нет сомнения, что если бы Игорь Иванович не был вынужден эмигрировать из России, отечественная вертолётная индустрия зародилась бы намного раньше.

Вертолёт Сикорского был запущен в серийное производство в 1942 году, в то время как отече-

ственный Ми-1 совершил первый полёт только в 1948 году. Первую попытку построить вертолёт Игорь Сикорский предпринял, ещё будучи студентом Киевского Политехнического института. Его сестра оказала ему поддержку в деле закупки в Париже двигателя для этого вертолёта. Поднять его в воздух не удалось — мощности двигателя не хватило. Этот опыт Игоря Сикорского является первой в России попыткой построить вертолёт. Но мировую известность ему принесло создание самолётов «Русский Витязь», который оценил сам император Николай II, и «Илья Муромец».

На одной из фотографий Игорь Сикорский изображён рядом с лётчиком-испытателем Чарльзом Линдбергом, который перелетел созданный им вертолёт из Флориды в Панаму. Промежуточная посадка была сделана на Кубе. Когда они зашли в ресторан, чтобы обсудить дела, к ним подошёл официант с подносом, на котором стояла бутылка шампанского. Линдберг сказал, что шампанское он не заказывал, на что официант ответил, что заказал его господин, сидящий в углу. Это был Орвилл Райт, один из братьев Райт, поднявших в воздух первый самолёт 17 декабря 1903 года. Он не верил в то, что Игорь Сикорский сможет создать вертолёт, но всё же эту возможность признал.

Интересные детали творческой биографии Игоря Сикорского отразил в своей презентации и Сергей Михеев. Так, например, Игорь Сикорский создал первый в мире вертолёт с газотурбинным двигателем S-52-5. Двигатель Artouste-II для этого вертолёта создала компания Turbomeca. Её основателем является также выходец из России Жозеф Шидловский. Его важной особенностью было наличие прямого привода ротора. На базе этого вертолёта был создан S-59-НХ-39, который 29 августа 1954 года достиг средней скорости 251 километр в час. В этом же году 17 октября этот вертолёт поставил рекорд высоты, поднявшись на 7472 метра.

В настоящее время форма Сикорского совместно с корпорацией Boeing создала скоростной вертолёт «Дефиант» SB-1 с соосными винтами. Соосная схема была впервые

применена на вертолёте ХН-59А, который развил скорость 238 километров в час, но с её применением возросли вибрация и расход топлива. Сикорский вернулся к этой схеме уже в 2000 годах, применив электродистанционную систему управления, систему гашения вибрации и интегрированную силовую установку, тем самым усовершенствовал вертолёт.

Сергей Михеев отметил, что фирма имени Н.И. Камова тоже ведёт работу по проекту скоростного воздушного судна и представил проект конвертоплана, начатый в 2014 году. Эта машина должна обладать взлётным весом от 5000 до 5500 кг и летать на скоростях от 550 до 750 км в час. Михеев также напомнил, что ещё в 1956 году была освоена технология изготовления лопастей несущего винта из композитных материалов. И несмотря на то, что сегодня появилось множество новых материалов, она устаревшей не считается.

Завершая мероприятие заместитель председателя Коллегии Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Олег Бочкарёв отметил почётность и значение профессии инженера. Те, кто на авиасалоне МАКС 2019 демонстрировал свои достижения, по праву могут считаться преемниками Игоря Сикорского. Убедительными свидетельствами их таланта стали самолёт МС-21 и предназначенный для него двигатель ПД-14.

Отдельно следует отдать дань памяти дружбе Игоря Ивановича Сикорского с Андреем Николаевичем Туполевым. Ее эстафету подхватили их потомки: на круглом столе состоялась встреча Николая Игоревича Сикорского с внуком Туполева Андреем Алексеевичем. Связь времён и поколений всегда являлась надёжной опорой для нашей авиации.

Игорь Сикорский был не только авиаконструктором, но и богословом, и философом. К России он всегда относился с величайшим уважением. В одной из лекций, прочитанных в США, он сказал: «В будущем Россия станет духовным донором для всего мира». А пока ей надо вернуть себе небо.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ



Театр-музей «Благодать» и Фонд Святителя Луки

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

В рамках авиасалона МАКС-2019 ЦАГИ провел панельную дискуссию «Ученый нового поколения»

Одним из направлений развития является создание так называемых «подшефных» ЦАГИ образовательных учреждений, чей опыт и был рассмотрен. Мероприятие завершилось подписанием трехстороннего соглашения о сотрудничестве с целью объединения усилий для развития одаренных детей и поощрения инновационной активности школьников — будущих кадров для авиационно-космической отрасли. Документ подписали заместитель генерального директора ФГУП «ЦАГИ» по кадровой и социальной политике Владислав Максимов, проректор по учебной работе МАИ Дмитрий Козорез и президент фонда всестороннего развития детей и молодежи «От винта!» Виктория Соболева.



ГосНИИ ГА: Российские перевозчики вынужденно подняли свои тарифы в среднем на 7,4 процента

Им пришлось пойти на это в попытке «перекрыть» и ранее полученные, и вновь получаемые из-за растущих расходов убытки. Об этом сообщил глава научного центра мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ гражданской авиации (ГА) Александр Фридлянд: «Себестоимость полетов на ВВЛ авиакомпаний (в среднем) в 2018 году выросла на 10,5 процента (значительно обогнав рост авиатарифов), а в первом полугодии 2019 года себестоимость полетов на ВВЛ выросла на 4,3 процента, на что авиакомпании вынужденно подняли тарифы в среднем на 7,4 процента». Однако, отметил Фридлянд это было безуспешно, так как сводный операционный убыток вырос соответственно.

Холдинг «Росэлектроника» впервые показал комплекс для контроля за состоянием ВПП

Оборудование помогает оперативно подготовить летное поле к эксплуатации и позволяет предотвратить выкатывание самолетов за пределы полосы. Благодаря применению не имеющего аналогов электронно-механического устройства точность измерений не превышает 0,02 процента, что в 5 раз ниже иностранных аналогов. Комплекс разработан в двух модификациях — для эксплуатации на военных и на гражданских аэродромах. Гражданская версия соответствует требованиям Международной организации гражданской авиации (ICAO, International Civil Aviation Organization). Начало серийного производства запланировано на IV квартал 2019 года.

ЦИАМ представил лучшие инженерные решения для современных авиадвигателей на электротяге

Внимание гостей стенда на МАКСе привлекла модель летающей лаборатории на базе самолета Як-40 для испытаний демонстратора гибридной силовой установки. Именно так будет выглядеть «тандем» двигателя-демонстратора и летательного аппарата при проведении испытаний, запланированных на осень 2020-го года. Самую инновационную часть гибридной силовой установки — электродвигатель-демонстратор мощностью 500 кВт, использующий эффект сверхпроводимости, — можно было увидеть в закрытой витрине рядом с макетом. В перспективе гибридная силовая установка будет применяться на самолетах местных авиалиний пассажироместимостью 9-18 человек.

Новое оборудование разработки НПП «Алмаз» позволит сделать спутники дешевле и надежнее

Холдинг «Росэлектроника» представил на МАКСе первую российскую бортовую лампу бегущей волны с охлаждением за счет инфракрасного излучения в открытое космическое пространство. Разработка позволяет снизить тепловую нагрузку на систему обеспечения терморегуляции космического аппарата более чем в 2 раза, что увеличит стабильность работы спутника в режимах приема-передачи информации. Лампа бегущей волны «УВ-А2014», разработанная НПП «Алмаз», может использоваться как в гражданских, так и в специальных спутниках связи. А разработанные технологические решения могут быть использованы во всей линейке диапазонов частот ЛБВ космического применения.

В рамках авиасалона ЦАГИ провел семинар для молодых специалистов IFAR X Challenge

Основным направлением стало применение технологий мультидисциплинарной оптимизации для создания электрического самолета нового поколения, который будет отвечать современным требованиям по экономичности, а также уровню шума и эмиссии. Молодые специалисты сфокусировались на теме гибридной электрической авиации, в частности, технологий и концепций эксплуатации. Важным нововведением стала возможность распределенного проектирования. По итогам IFAR X Challenge участники освоили работу на базе платформы, распределили сферы ответственности и приступили к совместной разработке математической модели электросамолета нового поколения.

АО «Пермские моторы» и базовый техникум обсуждают все новые формы сотрудничества

В Пермском авиационном техникуме им. А.Д. Швецова (ПАТ) побывали представители «Пермских моторов». Сотрудники ПАТ подробно рассказали специалистам «ОДК-ПМ» о последних проектах и разработках, а также показали некоторые образцы изделий, которые самостоятельно разрабатывают студенты техникума. Обсуждались вопросы развития сектора исследований и разработок, проведения совместных исследований на базе лабораторий техникума, а также подготовка специалистов в сфере робототехники и возможность разработки новых курсов повышения квалификации специалистов среднего звена и рабочих «Пермских моторов», рассказал директор ПАТ Александр Дическул.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Политолог «опроверг» Минобороны РФ в квалификации трагедии малайзийского Boeing
 Популярный портал «Утро» опубликовал недавно материал, где приводится позиция политолога А. Суздальцева, который утверждает: диспетчер намеренно снизил малайзийский Boeing 777 до высоты 6 километров.

По его интерпретации, «Бук» может действовать в радиусе 60 км и на 6 км вверх. Диспетчерская находится в Днепропетровске, и именно на такую высоту было рекомендовано спуститься лайнеру». По данным регистратора полетных данных (известны малайзийской стороне и не подвергаются критике), рейс MH17 вошел в воздушное пространство Украины на эшелоне полета 330 (10058 м) и продолжал следовать на этой высоте до трагедии. Интересно, где черпал информацию человек, который сейчас является членом Экспертного совета Комитета Совета Федерации по делам СНГ? Вряд ли этот новоявленный «авиационный эксперт» не понимает политические последствия своего заявления...

Глава «Ростеха» Сергей Чemezov не исключил переименования самолета SSJ100

По словам Сергея Чemezова, у нового российского самолета есть «детские болезни». Работа над ними идет, и со временем они «пройдут». Он также добавил, что для уверенной работы над этим необходим спрос.

Вместе с тем, генеральный директор государственной корпорации «Ростех» заявил, что самолет Superjet 100 может быть подвергнут ребрендингу в связи с некоторыми проблемами. «Что касается ребрендинга – может быть, действительно это надо сделать. Тем более, можно сделать наше российское название», – сказал он в интервью журналистам на полях МАКСа. 14 июня Межгосударственный авиационный комитет опубликовал предварительный отчет о катастрофе SSJ100 в аэропорту «Шереметьево». После трагедии Росавиация подверглась критике из-за того, что не запретила полеты SSJ100. Ведомство объяснило свою позицию тем, что для этого нужны поправки в законодательство.

Расследуется катастрофа вертолёта А109С в Греции с двумя россиянами на борту

Вертолёт Agusta A109C, регистрационные знаки SX-НТО, компании IFLY SA, выполнял полёт из небольшого города Галатас в юго-восточной части залива Сароникос на полуострове Пелопонес.

Вертолёт направлялся в международный аэропорт столицы страны, Афины. На борту воздушного судна находились пилот, гражданин Греции, и двое мужчин, граждане России. В самом начале полёта, по словам очевидцев, вертолёт врезался в провода линий электропередачи, загорелся, и рухнул в воду в 50 м от берега. Все находившиеся на его борту погибли. Водолазы подняли из воды тела всех погибших. Глубина моря на месте крушения достигала 4-5 метров. Посольство РФ в Греции назвало имена и фамилии двух россиян, погибших в катастрофе вертолёта у острова Порос. Это Михаил Юрьевич Абрамов и Павел Дмитриевич Акулинин. Трагедия произошла при благоприятных погодных условиях.

Шалайки «Аэрофлота» признаны лучшими на региональной выставке собак

Служебные собаки Аэрофлота заняли первые места на Региональной выставке собак в индивидуальном состязании. Кроме того, кинологическое подразделение авиакомпании — на втором месте в конкурсе питомников.

Представители породной группы «шалайка» трудятся в отделе кинологического мониторинга департамента управления авиационной безопасностью Аэрофлота. Главной обязанностью этих собак является обнаружение взрывных устройств и взрывчатых веществ. Кинологи с шалайками ежедневно выполняют осмотр самолетов, патрулируют терминалы аэропорта и прилегающие территории. Шалайка является гибридом оленегоной лайки и шакала. Эта породная группа унаследовала лучшие свойства обоих видов. Многолетний опыт кинологов Аэрофлота подтверждает, что живые «детекторы» работают эффективнее специализированного оборудования. Шалайки способны различать до полумиллиона запахов.

Частный двухместный автожир потерпел катастрофу над Клязьминским водохранилищем

Частный автожир выполнял вечерний прогулочный полёт в районе Клязьминского водохранилища. По данным МЧС, аппарат задел линии электропередачи и упал в воду в 50 метрах от берега.

На борту автожира находились два человека: 52-летний собственник ВС и его 31-летний сын. Оба получили смертельные ранения. В правоохранительных органах уточнили, что «воздушное судно хранилось на территории частного дома его владельца в СНТ «Федоскино» и не было зарегистрировано надлежащим образом». Отец и сын вылетели с поля рядом с этим СНТ. «Затонувший летательный аппарат поднимали при помощи понтонов», — рассказали в экстренных службах. На месте происшествия работали водолазы, в том числе центра «Лидер» МЧС России, которые и подняли тела пострадавших. Всего на месте падения воздушного судна работали более 70 человек, использовались 25 единиц техники.

Дополнительное оборудование на 1,2 млн для отпугивания птиц установили в Жуковском В ЛИИ им. Громова пояснили: среди нового оборудования - биоакустическая установка Bird Gard Super Pro и отпугиватели «Зеркальный шар». В общей сложности заказано 11 приборов общей стоимостью 1,2 млн рублей.

«Аэродром Раменское АО «ЛИИ имени М. Громова» сертифицирован Росавиацией и оборудован системами орнитологической защиты. Вместе с тем, обеспечение безопасности полетов является для нас абсолютным приоритетом. ЛИИ закуплены и установлены дополнительные комплексы для отпугивания птиц, что позволило усилить систему орнитологической безопасности», — заявили в пресс-службе института. Напомним, 15 августа пассажирский самолет Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявший рейс Жуковский — Симферополь, совершил аварийную посадку в Подмосковье. Установлено, что причиной инцидента стало попадание птиц в двигатели лайнера.

От пассивности — к пассионарности

Грозит ли Аэрофлоту «итальянская» забастовка?

Статистика доказывает, что вероятность авиакатастрофы в тысячи раз меньше, чем дорожное происшествие. Шум, вибрация, перегрузки на взлете и посадке, кислородное голодание, джетлаг, нарушение циркадных ритмов и другие вредные последствия полетов? Так ведь никто и не рассматривает эту деятельность, как профессию на всю жизнь. Поначалу командировка на Кубу и зарплата 60-80 тысяч рублей в месяц кажутся раем. Но у глянца есть обратная сторона: тяжелый труд, требующий полного самоотречения.

«Мы ходим за ручку только со своим чемоданом, — шутят стюардессы. — Вот только не надо считать нас обслуживающим персоналом. Кабинный экипаж в первую очередь призван обеспечивать безопасность пассажиров». И, как показали последние резонансные летные происшествия, делают они это самоотверженно.

13 сентября в интернете появились сообщения о «тихой» забастовке стюардесс «Аэрофлота», самой благополучной авиакомпании в стране. Анонимные активисты призывали бортпроводников игнорировать график полетов, ссылаться на нездоровье и брать официальные больничные листы. Причина протеста — нарушения трудового законодательства, отсутствующий рабочий график, отсутствие полноценного отдыха между полетами, неуважительное отношение руководства к сотрудникам, карательные меры по отношению к жалобщикам. Зачинщице акции «Больничный лист» сообщили в СМИ, что счет участников протеста идет на сотни, есть вероятность задержек рейсов из-за нехватки персонала. Требования «мятежных стюардесс» поддержало, в частности, московское отделение КПРФ.

19 сентября «Аэрофлот» информировал общественность, что никакой акции нет и не было. В компании мирно работают более 8,5 тысяч бортпроводников, а количество открытых больничных листов не превышает норму и соответствует среднему годовому показателю. Рейсы выполняются по расписанию и полностью укомплектованы cabinными экипажами. Авиакомпания оставляет за собой право на юридическую защиту от недостовер-

ной информации, порочащей его деловую репутацию.

24 сентября руководитель Шереметьевского профсоюза бортпроводников 47-летняя Илона Борисова объявила бессрочную голодовку в знак протеста против действий администрации по отношению к коллективу и к ней лично. Своего рода одиночный пикет, не нарушающий законодательства, которым запрещены забастовки на транспорте. Оставаясь действующим бортпроводником, она ежедневно ходит на работу, не прекращая голодовку под контролем медиков.



29 сентября женщина весит уже 49 килограммов при росте 170 сантиметров, теряет физические силы, но отступать не намерена, о чем и сообщила в эфире «Радио Свобода». Что происходит? Сетевое сообщество «Типичный бортпроводник» обвиняет администрацию в травле и называет поименно ее участников (переписка есть в распоряжении редакции).

Вот что говорит Илона Борисова: — Никакого отношения к организации забастовки я не имею, хотя с мотивацией участников пол-

ностью согласна. Это спонтанная акция, в знак солидарности к ней присоединились бортпроводники еще одной крупной российской авиакомпании. Профсоюз, руководителем которого меня избрали в 2016 году, зарегистрирован в Минюсте еще в 1990-х и действует исключительно в рамках закона. В организации несколько десятков человек, только 13 из них платят взносы через бухгалтерию авиакомпании, вызывая неудовольствие со стороны администрации.

Мы реально защищаем права сотрудников и руководству любить нас, конечно, не за что. Премия по итогам работы за год для всех составляет примерно по 100 тысяч рублей, но члены профсоюза получают всего по 1,5 тысячи рублей. Однако общественное мнение на нашей стороне. Это мы организовали защиту и максимальную гласность в деле о дискриминации бортпроводников по возрасту и внешним данным. Мы доказали, что критерием допуска к работе должно быть только заключение врачебной комиссии, выиграли все суды, но их фигуранты все

равно были вынуждены уволиться из компании.

Выжить человека из профессии — очень просто, и эта схема отработана. Сочетание ежедневных коротких утренних и ночных рейсов в течение длительного времени — классический способ укрощения строптивых. Они изматывают физически и морально, дают мизерный налет, постоянный выходной длится всего 42 часа, зарплата падает тысяч на 20-30 в месяц. Выгодные с точки зрения условий работы, отдыха и оплаты длительные перелеты доступны ограниченному кругу сотрудников. Любое замечание — повод к штрафу, выговору, лишению престижных рейсов и льготных авиабилетов, которые являются привлекательным бонусом. Проверки в рейсе с неадекватными требованиями и последующей отрицательной оценкой — путь к передаче экзаменов. Что и произошло все проверки в течение 19 лет работы в авиакомпании.

Повод к репрессиям — требования к администрации соблюдать график отпусков, планировать рабочий график на месяц вперед и соблюдать его, не меняя по несколько раз в неделю. Обеспечить минимальные удобства при подготовке к вылету, не вынуждая мужчин и женщин пользоваться одной раздевалкой на всех. Изменить требования к ношению форменной одежды, которые не позволяют перейти на зимнюю форму раньше положенной даты, даже если выпадет снег. Костюмы, кстати, бесспорно красивые, но сделаны из cheapest синтетики и совершенно не предназначены для работы в рейсе. Зимой в них холодно, летом — жарко.

Под страхом увольнения бортпроводникам запрещено разглашать информацию об условиях работы в компании. Люди боятся выступать открыто. Но другого пути вызвать представителей администрации на переговоры я не вижу. Профсоюз настоятельно требует проверки деятельности департамента обслуживания на борту со стороны всех контролирующих инстанций!

Что говорят эксперты?

Олег СМЕРНОВ, Заслуженный пилот СССР, Заместитель министра гражданской авиации СССР (1983-1991):

— Бортпроводники должны представить доказательства нарушения правил труда и отдыха, а это очень легко: нужно показать графики и рейсы, где считается полетное время каждого сотрудника — рабочее, время отдыха. И на основе фактов делается вывод. Забастовки в авиации запрещены и для стюардесс, и для пилотов. Но в любом случае профсоюзы должны выступить с официальными требованиями к руководству. И если оно не желает идти им навстречу — тогда уже общественность вступает на сторону протестующих. И мы бы их защищали, но пока нет официальных заявлений.

Акция с больничными листами похожа на «итальянскую забастовку» — ее-то можно провести при любых запретах. Если бортпроводники начнут устраивать настоящие «итальянские забастовки» — это будет куда серьезней. Картина может быть такой — прилетели из Нью-Йорка, их ставят на следующий день в Сочи, например, а они говорят: «По ФАПу (Федеральные авиационные правила) положен отдых сутки после такого перелета, а у нас сутки еще не прошли, извините, мы в нарушение ФАПА летать не будем».

Это работа, но работа строго по правилам. И о таком серьезном шаге профсоюзы должны поставить в известность руководство. Если на их обращение не отвечает, вот тогда мы поддержим их всеми доступными методами. И их нужно защищать, потому что существуют жесткие правила и законы — федеральные, мировые, — которые четко регламентируют режим труда и отдыха экипажей. Бывают очень сложные длительные перелеты, нагрузка невероятная, и необходимость отдыха — это закон уже не федеральный, а закон природы.

Сергей КОВАЛЕВ, председатель профсоюза авиационных диспетчеров России (ФПАД России):

— Проблема условий труда бортпроводников существует в отрасли. К нам за помощью в январе обращались стюардессы авиакомпании «НордВинд», говорили об устаревшем оборудовании для обслуживания пассажиров, нехватке персонала и постоянных переработках. Мы ставили этот вопрос перед руководством Минтранса.

Малочисленная профсоюзная организация практически не имеет шансов на успех. Надо привлечь на свою сторону хотя бы половину личного состава. Убедить в правоте своих действий. Это делается не одним днем и даже не одним годом. Это кропотливая общественная деятельность по зарабатыванию авторитета. Можно даже не проводить акций протеста, сам факт объявления акции побуждает работодателя к переговорам, если за ними стоит большинство сотрудников.

По Трудовому кодексу профсоюзная организация имеет право выдвинуть требования. Если организация малочисленна, их должно утвердить общее собрание работников. Это невозможно в реальной жизни, и работодатель это прекрасно понимает. Перейти к процедуре забастовки законным путем нельзя, пока нет официальных требований. Силовым вариантом изначально провальный. Такой вот замкнутый круг.

Что делать в такой ситуации? Спорные вопросы можно решить с помощью более опытных и массовых профсоюзов. Поддержка заключается в диалоге с властями, с руководством авиакомпании, Росавиацией, Минтранса. Нужна гласность, общение, надо начинать с контактов с более опытными общественными организациями. Эти шаги не были сделаны. К нам никто из упомянутых выше коллег не обращался, об этой забастовке мало кто знает.

Еженедельная газета российских авиаторов «Воздушный транспорт» со своей стороны намерена продолжить тему в следующих выпусках и приглашает к диалогу всех (юридических и физических лиц), кому эта проблема покажется важной и злободневной.

Авиакомпания Southwest Airlines, крупнейший оператор 737 MAX, держит свой флот из 34 самолетов в сухом и жарком климате пустыни Мохава — на аэродроме Викторвилль (Калифорния). Раз в неделю техники запускают двигатели Lear-1B. Согласно рекомендации производителя этих двигателей CFM International (совместное предприятие General Electric и Safran), они должны работать вхолостую в течение 15-20 минут, чтобы испарилась вся влага, которая могла скопиться в масляной и топливной системах. После этого детали двигателей покрывают новым слоем масла во избежание появления ржавчины. Кроме того, раз в неделю специалисты Southwest Airlines запускают на заземленных 737 MAX бортовые компьютеры и вспомогательные силовые установки.

По правилам двери самолетов, которые хранятся в пустыне, летом должны быть открыты, чтобы салоны не пострадали от жары, рассказывает президент Ascent Aviation Services Дэвид Кверрио. Ascent Aviation Services — оператор одного из крупнейших хранилищ самолетов в мире Pinal Airpark в Аризоне.

Иногда на стоящих самолетах строят гнезда птицы, а особо смелые даже забираются через открытые двери внутрь в поисках нового места для жилья. «Если им хватает глупости на такое, то их убирают в тот же день», — уверяет Кверрио.

Дата возвращения 737 MAX в воздух неоднократно сдвигалась. Некоторые авиакомпании могут решить перевести самолеты в режим длительного хранения, то есть снять аккумуляторы и другие чувствительные элементы и законсервировать двигатели, рассказывает Тим Земанович, президент компании Fillmore Aviation, занимающейся демонтажем самолетов. По его словам, такое хранение требует меньше регулярных работ по техобслуживанию и обычно стоит в два раза дешевле обычного — около \$1000 в месяц на каждый самолет. Однако если авиационные органы допустят 737 MAX к полетам, на подготовку самолетов уйдет больше времени, чем при обычном хранении.

Для длительного хранения двигателя, самую ценную деталь самолета, консервируют: масло сливают и заменяют смесью с добавлением

Подрезанные крылья: как авиакомпании спасают Boeing 737 MAX от стихии, ржавчины, птиц. И несут убытки



Все новое — просто забытое старое. 30 лет назад у Boeing 737 компании Aloha Airlines прямо в полете... снесло крышу!

средства от ржавчины, а во впускные отверстия помещают пакеты с осушителем (большие пакеты с силикагелем, который часто кладут в потребительские товары для защиты от влаги) и с датчиками, которые отслеживают уровень влажности. Затем самолет накрывают, чтобы защитить его от воздействия внешней среды, животных и насекомых, рассказывает Земанович, который когда-то управлял складом и ремонтной мастерской в Pinal Airpark.

Если самолет не используется более двух месяцев, руководство по эксплуатации Boeing 737 предписывает запечатывать виниловой лентой все зазоры в фюзеляже и закрывать щитами сливные отверстия. На некрашенные металлические поверхности в таком случае распыляют защитную эмульсию. Салоны затемняют, шторки иллюминаторов опускают, а лобовое стекло кабины покрывают алюминиевой фольгой или другим отражающим материалом. Сиденья закрывают чехлами из хлопка, а напольное покрытие — ковровыми дорожками.

По словам Кверрио, обычно находящиеся на хранении самолеты проверяют хотя бы раз в день, чтобы убедиться, что внешняя защита не пострадала.

Руководство 737 содержит график технических процедур, которые следует проводить регулярно и которые включают в себя смазыва-

ние множества деталей. Каждую неделю самолет необходимо осматривать на предмет появления ржавчины. Каждые две недели нужно включать электронику на два часа. Каждые 30 дней самолет необходимо передвигать на треть оборота колеса, чтобы шины не протирались. Ковры и сиденья нужно осматривать на предмет появления плесени, а из водоприемников топливных баков следует сливать воду, чтобы предотвратить появление бактерий или грибов, которые могут забивать топливные фильтры. Каждые 90 дней необходимо приводить в движение закрылки, руль и другие системы контроля.

По словам Земановича, если самолет остается на земле более года, то может возникнуть необходимость сложить шасси. Для этого самолет приподнимают на гигантских подпорках под крыльями и носом. Кверрио рассказывает, что Boeing и Airbus рекомендуют через год стоянки возвращать некоторые модели в рабочее состояние, прежде чем снова отправить их на хранение.

Boeing ожидает, что авиационные регуляторы одобряют предложения компании доработки 737 MAX и обновленный учебный план для пилотов в начале четвертого квартала. Однако с учетом предыдущих задержек и новых технических проблем, о которых стало известно в последние месяцы, эксперты по-

лагают, что возвращение 737 MAX может отодвинуться еще дальше. Southwest Airlines исключила эти самолеты из графика полетов до 5 января. Air Canada — до 8 января.

Представитель Southwest сообщил, что, как только Федеральное управление гражданской авиации США объявит о том, что модель пригодна к эксплуатации, авиакомпания начнет готовить свои 737 MAX к полетам. На каждый самолет перевозчик планирует потратить 120 часов работы, на все — от 30 до 60 дней.

Ему предстоит грандиозная задача: привести в порядок все самолеты. По словам Земановича, в самолетах, которые хранятся в пустыне с открытыми дверями, может скапливаться пыль и им требуется тщательная чистка пылесосами. А если на складе нет специальной бетонной платформы со сливными отверстиями, чтобы надлежащим образом избавиться от потоков мильной воды, у работников не будет иного выбора, кроме как протирать самолет вручную — трудоемкая задача, на выполнение которой может потребоваться «пара сотен» человеко-часов, платформа высотой в 27 футов (8 м) и огромные запасы салфеток для уборки, говорит Земанович.

Джереми БОГАЙСКИ, журнал «Forbes», перевод Наталья Балабанцевой

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Джеймс Кетчелл первым в одиночку совершил «Кругосветку» на автожире с открытой кабиной

Британец Джеймс Кетчелл совершил первое в истории кругосветное путешествие на одноместном гироплане (автожире) с открытой кабиной, рассказала газета Daily Mirror. Кетчелл, которому 37 лет, сделал это на винтокрылом летательном аппарате — автожире Magni M16C итальянского производства, максимальная скорость которого составляет 130 км в час. Британец стартовал с аэродрома в графстве Гэмпшир 31 марта и через 175 дней возвратился туда, преодолев около 44 тысяч км. Во время путешествия он пересек Атлантику, Северную Америку, Россию и Европу. В каждой стране, где останавливался воздухоплаватель, он встречался со школьниками и рассказывал им о путешествии.

Крупнейший в мире новый международный аэропорт «Дасин» торжественно открыт в Пекине

В церемонии открытия принял участие председатель КНР Си Цзиньпин, сообщает Центральное телевидение Китая. Общий объем инвестиций в строительство составил порядка \$11,7 млрд, что делает данный проект самым дорогостоящим в истории гражданской авиации Китая. Дасин находится в 46 км к югу от центральной части Пекина. На момент открытия пропускная способность воздушной гавани составила около 45 млн пассажиров в год, что поможет значительно снизить нагрузки на воздушное сообщение китайской столицы в период проведения в Пекине зимней Олимпиады в 2022 году. В 2025 году новый транспортный узел примет 72 млн, а в 2040 году — 100 млн человек.

Ирландская Ryanair заморозила выплаты Boeing в связи с задержкой поставок самолетов 737 MAX

Генеральный директор Ryanair Holdings Plc Майкл О'Лири дал пессимистичный прогноз в отношении возобновления Boeing поставок 737 MAX, сообщив, что авиаперевозчик заморозил выплаты производителю и начал переговоры о возмещении расходов, связанных с задержкой, информирует агентство Bloomberg. Выступая на годовом собрании акционеров, О'Лири заявил, что задержка поставок, вероятно, растянется «еще на пару месяцев». Он назвал это самой большой оперативной проблемой, с которой в настоящее время сталкивается ирландский лоукостер: «В лучшем случае первые самолеты поступят в январе, а по более реалистичным оценкам — в конце февраля или в марте».

Британские власти сообщили о ликвидации туроператора с мировым именем Thomas Cook

Одна из крупнейших туристических фирм мира Thomas Cook прекратила деятельность. В компании введено внешнее управление, пишет Guardian. При этом за границами Великобритании остались около 150 тысяч клиентов Thomas Cook, счета которых более не оплачиваются. У них есть, однако, страховка, которая позволит в случае необходимости добраться до дома. Как сообщили агентству Reuters в Управлении гражданской авиации Великобритании, вернуть домой всех пострадавших от прекращения работы турфирмы людей планируется в течение ближайших двух недель. В Лондоне уже заявили, что речь может идти о крупнейшей операции по эвакуации мирных граждан в истории страны.

«Умный салон», представленный Airbus на борту A350-900 на МАКСе, получил Crystal Cabin Award

Компания Airbus и партнеры gategroup, Recaro и Stelia получили престижную награду Crystal Cabin Award в ключевой номинации «Лучший подход к обслуживанию клиентов» за новейшую разработку «умный салон» Airspace Connected Experience. Демонстратор технологией был впервые представлен на борту летающего самолета A350-900 на авиасалоне МАКС-2019. В частности, на A350-900 можно было увидеть такие элементы Connected Experience, как «умное кресло», «умная кухня», мультимедийные проекции, а также беспроводное управление системами самолета. Airbus активно работает с поставщиками, чтобы расширить спектр услуг и продуктов в рамках Connected Experience.

В Китае зафиксирован стабильный рост числа авиапассажиров на внутренних линиях

В период летних каникул количество пассажиров, совершивших авиаперелеты в Китае, увеличилось, сообщает агентство «Синьхуа» со ссылкой на данные Управления гражданской авиации КНР. Так, в июле-августе текущего года сектор гражданской авиации страны обслужил в общей сложности 121 млн пассажиров, что на 9,2 процента больше, чем за аналогичный период предыдущего года. В прошлом месяце объем грузовых авиаперевозок вырос на 3,6 процента в годовом исчислении, составив около 630 тысяч тонн. Согласно прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта, страна займет первое место в мире по данному показателю к середине 2020 года.

Половина акционеров Ryanair не поддержала выплату высоких бонусов главе авиакомпании

На ежегодном общем собрании 49,5 процента акционеров Ryanair проголосовали против отчета о вознаграждениях, в соответствии с которым Майкл О'Лири может получить бонус до €99 млн. Кроме того, четверть акционеров проголосовали против переизбрания на новый срок председателя совета директоров Ryanair Дэвида Бондермана, сообщает Financial Times. В феврале О'Лири подписал новый контракт, по которому возглавит крупнейший лоукостер Европы до 2024 года. Однако за последние годы на фоне проблем с профсоюзными и задержек с поставками Boeing 737 MAX стоимость акций Ryanair только падала и сейчас составляет €9,76 на Лондонской бирже, а капитализация — €10,90 млрд.

Эксперты Forbes назвали МА «Домодедово» российской компанией с лучшей репутацией

Подготовленный Forbes рейтинг российских компаний, по версии Reputation Institute (RI), в 2019 году возглавил аэропорт «Домодедово», сместив «Яндекс», который возглавлял рейтинг предыдущие два года. В первую пятерку сводного индекса также вошли Mail.ru и «Аэрофлот». «Яндекс» продолжает удерживать репутационное лидерство в секторе высоких технологий: он опережает Mail.ru и «Лабораторию Касперского». В финансовой сфере первое место занимает Сбербанк, второе и третье — «Газпромбанк» и «Альфа-банк», соответственно. Лидерами в своих секторах стали также «М.Видео», «Tele2 Россия», «Росатом» и «Еврохим». Последнее место в сводном рейтинге заняло «Роснано».

Boeing не успевает закончить процедуры по возобновлению эксплуатации самолетов семейства 737 MAX в четвертом квартале этого года. Вероятнее всего лайнер взлетит уже в 2020 году. Тем временем, к корпорации уже поданы первые иски.

Возобновление полетов самолетов Boeing 737 MAX может быть отложено на конец 2019 года из-за конфликта между американской компанией-производителем и международными авиарегуляторами, который разгорелся в августе. Об этом пишет The Wall Street Journal.

По данным источников издания, представители авиавластей США, Европы и Бразилии выступили с критикой компании Boeing из-за того, что производитель во время организованной встречи не предоставил информацию об обновлении компьютерной системы управления 737 MAX. Американская корпорация должна была направить соответствующие документы об обновлении в ПО на проверку Федеральному авиационному управлению (FAA) США, после чего должна быть проведена повторная встреча, в ходе которой будет определен срок проведения полетов на симуляторе, а также сертификации.

В Boeing отказались комментировать итоги прошедшей в августе встречи между авиапроизводителем и авиарегуляторами. Представитель FAA, в свою очередь, заявил, что ведомство проводит тщательную проверку всех обновлений

Конфликт Boeing и FAA

обойдется американскому концерну все дороже. Похоже, 737 MAX не взлетит до будущего года

737 MAX и не преследует четкого графика по возобновлению эксплуатации самолетов.

Из-за срыва сроков шансы на возвращение 737 MAX в небо до начала рождественских и новогодних праздников тают на глазах. В Европе, по данным издания, представители отрасли подтверждают опасения, что большая часть самолетов по ту сторону Атлантики вряд ли возобновит перевозку пассажиров как минимум до января. Кроме того, Европейские регуляторы подчеркивают, что им понадобится дополнительное время для изучения ожидаемых изменений в компьютерах управления полетом самолетов семейства MAX и автоматизированной системе MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System — Система улучшения характеристик маневренности).

По данным источников издания, разногласия произошли в связи с обнаружением риска для работы системы компьютерного управления полетов Boeing 737 MAX, что повлекло за собой необходимость внесения дополнительных изменений в программное обеспечение, а также проведение испытаний.

Напомним, эксплуатация са-

молетов Boeing 737 MAX была приостановлена после двух авиакатастроф. 10 марта в Эфиопии разбился Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, в результате чего погибли 157 человек, а 29 октября 2018 года в катастрофе самолета аналогичной модели компании Lion Air в Индонезии погибли 189 человек. Предполагается, что в обоих случаях на борту самолетов перед тем, как они разбились, имел место сбой в работе MCAS. После этого авиавласти стран, чьи авиакомпании эксплуатируют эти самолеты, включая Россию, США и государства ЕС, из соображений безопасности приостановили полеты лайнеров этой серии.

Boeing терпит огромные убытки из-за простоя самолетов 737 MAX, поскольку конвейер остановить не так просто. В данный момент корпорация работает «в стол». Авиапроизводитель выпускает более 50 самолетов семейства 737 в месяц. Каталожная стоимость каждой машины составляет почти \$120 млн. Репутация только произведенных и самых продаваемых лайнеров уже неизгладимо испорчена. Для возвращения доверия рынка именно к этому типу воздушного судна Boeing

Теперь гражданские беспилотные воздушные суда (дроны, квадро- и мультикоптеры) весом от 250 г до 30 кг включительно (даже игрушечные дроны из детских магазинов) необходимо будет поставить на госучет. Постановление Правительства Российской Федерации об обязательной регистрации беспилотных гражданских воздушных судов вступило в законную силу с 27 сентября 2019 года.

Аппараты весом свыше 30 кг будут регистрироваться по правилам регистрации пилотируемых воздушных судов, пояснил начальник управления безопасности полетов Росавиации Сергей Мастеров, отметив, что поставить беспилотник на учет может сегодня любой россиянин старше 14 лет.

Дроны в законе

Правительство поручило Росавиации наладить учет и регистрацию беспилотников на гражданке

аппаратов. Если же типы дронов разные, то придется предоставлять отдельные заявления на каждый. После снятия БПЛА с учета, сведения о нем будут храниться в течение 10 лет.

Вся подробная информация для постановки на учет и регистрации БПЛА уже размещена на сайте Росавиации.

Зарегистрировать летательный аппарат необходимо в течение 10 дней после покупки или ввоза на территорию Российской Федерации. Тем, у кого беспилотники уже есть, дается месяц со

в проекте другого Постановления Правительства «О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства РФ» сказано, что беспилотные летательные аппараты смогут совершать полеты в светлое время суток на высоте до 150 метров от земной или водной поверхности без получения разрешения в Единой системе организации воздушного движения. Речь идет о полетах вне диспетчерских зон, районов аэродромов (вертодромов) государственной и экспериментальной авиации, запретных зон,

уничтожая их — данные поправки в законопроект были приняты Госдумой в первом чтении. По мнению парламентариев, такая мера четко регламентирует полномочия правоохранительных органов в отношении БПЛА.

После окончательного принятия законопроекта силовикам смогут «определять принадлежность дрона, связаться с внешним пилотом при любых обстоятельствах или имеющимися средствами менять траекторию полета беспилотника без его повреждения». В крайнем случае, если беспилотник создает угрозу для жизни и здоровья граждан или безопасности стратегических, или важных объектов инфраструктуры, его полет может быть сотрудниками правоохранительных органов принудительно пресечен, уточнил председатель Комитета Государственной Думы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев.

Постановление Правительства РФ не предусматривает санкций за отказ от регистрации беспилотного аппарата. Сейчас нарушение правил использования воздушного пространства карается штрафами: для физических лиц — от 20 до 50 тысяч рублей, должностных — 100-150 тысяч, и от 250 до 300 тысяч рублей — для юридических лиц, которые также могут столк-



Сотрудникам МВД, ФСБ и Росгвардии предоставят право пресекать несанкционированное использование беспилотных воздушных судов (БВС), в том числе уничтожая их в случае угрозы

Согласно Постановлению Правительства от 25 мая 2019 года №658, сама процедура регистрации будет довольно рутинной. Необходимо предоставить информацию о дроне (его тип, серийный номер, максимальная взлетная масса, информация об изготовителе и так далее), а также его фотографию. Заявление для постановки дрона на учет можно будет направить по почте, через портал учета БВС на сайте Росавиации и, примерно с марта 2020 года, через портал госуслуг. На основе этих данных будет сформирована учетная запись, где отразат сведения о беспилотном летательном аппарате и его владельце. Отказать могут в случае неправильно заполненного заявления или отсутствия фотографии дрона.

В случае, если регистрирует БПЛА физическое лицо, то помимо информации о летательном аппарате, требуется приложить свои паспортные данные, страховой номер индивидуального лицевого счета (СНИЛС) и номер телефона, а также адреса электронной почты и места жительства. Юридическому лицу потребуется предоставить полное наименование организации, основной государственный регистрационный номер, идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) и адрес.

Для постановки на учет нескольких беспилотников одного типа, принадлежащих одному владельцу, можно предоставить одно заявление с перечислением регистрационных номеров всех имеющихся в его распоряжении



дня вступления Правил в силу на оформление всех необходимых процедур. Исключение будут составлять только дроны, которые ввозятся в страну иностранцами для съемки спортивных или зрелищных мероприятий. Если беспилотник потерялся, то придется также уведомить госорган.

В Росавиации отметили, что правил полетов дронов «в чистом виде пока не существует, но есть мысли, что их надо написать».

«Пока полеты беспилотников подчиняются общим правилам. Также есть возможность использовать дроны для выполнения различных воздушных работ, в частности, для наблюдения за линейными объектами», — пояснил Сергей Мастеров, добавив, что беспилотникам будут обязательно присваивать учетные номера, которые нужно будет размещать на корпусе дрона.

зон ограничения полетов, специальных зон, мест проведения публичных мероприятий и официальных спортивных мероприятий, а также на удалении не менее 5 км от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок. Однако данное Постановление еще не принято.

Также владелец БПЛА несет ответственность «за предотвращение столкновений беспилотными воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, а также столкновений с препятствиями на земле», говорится в тексте постановления Правительства России.

Сотрудникам МВД, ФСБ, ФСБ и Росгвардии предоставят право пресекать несанкционированное использование беспилотных воздушных судов (БВС), в том числе

нуться с административным приостановлением деятельности на срок до 90 суток.

За несанкционированные полеты на запрещенных территориях предусмотрено уже уголовное наказание вплоть до обвинения в государственной измене, шпионаже и разглашении государственной тайны.

По данным Росавиации, сейчас в стране имеется около 500 тысяч беспилотников в категории, подпадающей под необходимость учета. В 2017 году зафиксировано 87 нарушений порядка использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами, в 2018 году таких нарушений было 124. А за истекший период 2019 года было зафиксировано уже 62 нарушения. Так что навести в этом «беспокойном хозяйстве» порядок давно пора.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Верховный суд поддержал запрет Росавиации на строительство мусоросортировочной станции

Верховный суд признал законным отказ Тюменского МТУ Росавиации согласовать строительство мусоросортировочной станции в 5 км от аэропорта Нижневартовска. Решения трех нижестоящих судов, признавших такой отказ незаконным, отменены. Судебная коллегия по экономическим спорам удовлетворила кассационную жалобу Тюменского управления воздушного транспорта. В январе 2018 года МТУ Росавиации отказалось согласовывать соседство с аэропортом полигона бытовых отходов, «в том числе пищевых, от убоя скота», опасаясь, что «станция будет способствовать массовому скоплению птиц, и это негативно повлияет на безопасность полетов».

«Победа» попросила собственника платформы kiwi доработать его информационную систему

Транспортная прокуратура провела проверку по обращению жительницы г. Архангельска на неправомерные действия представителей авиакомпании «Победа» по взысканию с нее денежных средств в аэропорту г. Чебоксары за внесение дополнительных данных при регистрации на рейс Чебоксары – Санкт-Петербург. В результате прокурорского вмешательства авиаперевозчик возвратил пассажиру денежные средства, необоснованно полученные в качестве платы за указанную услугу, а также обратился к собственнику платформы kiwi.com за доработкой информационной системы в части установленной процедуры бронирования авиабилетов, — рассказали в прокуратуре.

1 тысячу 305 смартфонов, планшетов и камер пытался провезти пассажир из Гонконга в МАШ

Сотрудники Шереметьевской таможни задержали крупную партию электронных книг, планшетов, смартфонов и другой электронной продукции у 49-летнего гражданина РФ. «В ходе рентгенографии багажа инспектор обратил внимание на большое количество однородных предметов. При дальнейшем досмотре в чемоданах были обнаружены электронные книги, наушники, смартфоны, планшеты, переходники и камеры известных марок, общим количеством 1 тысяча 305 изделий», — отмечают в ведомстве. Согласно заключению таможенного эксперта ЦЭКТУ ФТС России рыночная стоимость задержанных товаров составила 1 млн 751 тысяча 598 рублей. Ведется следствие.

Казанский филиал ПАО «Туполев» оштрафован за нарушения экологии при реконструкции цеха

Проверка показала, что ПАО «Туполев» при реконструкции и техническом перевооружении цеха 60 и участка цеха 14 нарушило «обязательные требования градостроительного законодательства». Штраф составил 150 тысяч рублей. Среди выявленных нарушений обязательных требований законодательства — не обеспечена «безопасность проектных значений параметров зданий и очистных сооружений и качественных характеристик». Ответчик в ходе суда «не отрицал факт отступления от проектной документации». Напомним, ПАО «Туполев» — головная компания дивизиона Объединённой авиастроительной корпорации. В Казани работает филиал ПАО.

Суд взыскал с «Саратовских авиалиний» долг в 2,75 млн рублей в пользу компании «Россия»

Задолженность сложилась по договорам купли-продажи комплектующих для самолетов Ан-148, которые «Россия» предоставляла перевозчику в субаренду. Один из контрактов касался поставки устройства для циркуляции воздуха и стекла с обогревом, другой — колес и шин для ВС. В целом на момент вынесения решения «СА» не заплатили по двум контрактам 2,75 млн рублей. Суд взыскал с саратовской компании также около 540 тысяч рублей в виде процентов. Кроме того, проценты будут начисляться и после решения суда до момента полного погашения долгов. В рамках этой тяжбы саратовская компания пытается расторгнуть договор субаренды пяти Ан-148 и изменить ставку аренды.

Арбитражный суд отказал Росимуществу в праве на земельный участок аэропорта Уктус

Арбитражный суд Свердловской области отказал в иске региональному управлению Росимущества, которое требовало отменить сделку по передаче земли аэропорта «Уктус» ОЭЗ «Титановая долина». Согласно материалам дела, ОАО «Аэропорт Уктус» в 2014 году выкупил 51 га у министерства по управлению госимуществом Свердловской области (МУГИСО). В октябре 2016 года УГМК (в нее входит ОАО «Аэропорт Уктус») продал ОЭЗ «Титановая долина» участок с имущественным комплексом более чем, за 200 млн рублей для строительства второй очереди. В результате, «Титановая долина» завершила сделку с аэропортом раньше, чем Росимущество получило право на участок.

Лоукостер «Победа» взыскал с пассажира полмиллиона рублей за курение на борту

Решение Сыктывкарского городского суда о взыскании с пассажира авиарейса почти 480 тысяч рублей в пользу низкобюджетной авиакомпании «Победа» за совершение вынужденной посадки вступило в силу. Верховный Суд Коми оставил без изменения решение суда первой инстанции. По информации пресс-службы суда, установлено, что житель Сыктывкара закурил в туалете авиалайнера во время полета. После того как сработал детектор дыма, командир воздушного судна в соответствии с требованиями закона посадил самолет на ближайший запасной аэродром в Минске, где сотрудники белорусской милиции сняли пассажира с рейса. После этого самолет продолжил полет.

В Красноярском крае ТЗ-компания «Енисей» самостоятельно устанавливала тарифы на услуги

Красноярской транспортной прокуратурой проведена проверка исполнения ООО «Топливо-заправочная компания Енисей» законодательства о тарифном регулировании в сфере топливоснабжения. «В ходе проверки установлены факты оказания ООО «ТЗК Енисей» в 2017 – 2019 гг. услуг по заправке ВС авиакомпаний в аэропортах Красноярск (Емельяново) и Черемшанка на основании самостоятельно определенных обществом тарифов. Однако, в соответствии с требованиями законодательства, данная деятельность подлежит государственному регулированию. Постановлением транспортного прокурора общество назначено наказанию в виде штрафа в размере 50 тысяч рублей.

