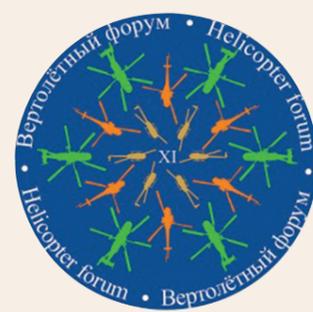


Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 43 (44183)
Октябрь 2018

XI ВЕРТОЛЕТНЫЙ ФОРУМ



22-23 ноября г. Казань

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



К эксплуатации готов!

Подробности на с. 12

Новый российский авиационный двигатель ПД-14 для самолета МС-21 сертифицирован Росавиацией



**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 43
Еженедельник**

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

Г. Пономарева,
заместитель главного редактора
газеты «Воздушный транспорт»

В. Горбачев,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт» ГА
стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

В. Пономаренко,
академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ

Е. Каблов,
генеральный директор
ГНЦ ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России

В. Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»

И. 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,

ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1742

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Малая, но необходимая

Почему в России нет собственного рынка воздушных судов авиации общего назначения

Россия ждёт ренессанса в гражданской авиации. В магистральном и региональном сегментах он уже наступает: получил постоянную прописку в российском небе и уверенно бороздит мировой воздушный океан Superjet 100, авиакомпании (пока, правда, только российской) уже выстраиваются в очередь за новым отечественным лайнером MC-21. Одним словом, преемники «Илов» и «Ту», «Анов» и «Яков» уже заявили о себе и становятся все более привлекательным рыночным продуктом.

Что же касается малой авиации, ее судьба, увы, незавидна. Местные авиалинии как способ сообщения начинают становиться экзотикой. Самолёт сегодня рассматривается как средство доставки в Турцию, Грецию, Арабские Эмираты, на Мальдивы или с континента на континент. А, к примеру, из Архан-

гельска в Верхнюю Тойму или в Холмогоры? Да и из Казани в Ульяновск или Самару можно долететь сегодня разве что через Москву.

Ситуация парадоксальная. Рассматривая производство воздушных судов АОН в России, взглянув в историю, мы увидим, что в наши дни в стране выпускается

меньше легких летательных аппаратов, чем в дореволюционной России. За 9 лет (с 1908 по 1917 год) в России было построено 6200 легких самолетов. За такой же период в 90-х годах прошлого века у нас было выпущено в 4 раза меньшее количество легких воздушных судов. В период 2000-



В.Л. Устинов проводит занятия по аэродинамике автожиров с курсантами «Авиационного центра ВОСКРЕСЕНСК»

2012 гг. построено около 1400 летательных аппаратов, используемых в сегменте АОН.

Сравнивая темпы авиационного производства с императорской Россией, следует принимать во внимание и то, что организация производства и применяемые технологии практически несопоставимы. Говоря о классах самолетов, следует

отметить и то, что в императорскую эпоху строились воздушные суда, легкие даже в тогдешнем понимании. Единственным тяжелым самолетом был «Илья Муромец», но таковым его можно считать исключительно по меркам 1913 года, когда он был создан.

Продолжение на с. 4-5



С наступлением цифровой революции возникла потребность в большом количестве специалистов нового поколения. Для их обучения требуются новые программы, которые уже начали составляться и внедряться. Дело за тем, чтобы применять их повсеместно.

Достижение этой цели и объединяло участников конференции «Новые подходы в подготовке кадров для авиационной отрасли России: профессионалы авиации на земле и в воздухе», состоявшейся

в рамках программы форума МАТФ-2018 («ВТ» №40-41).

Заместитель Министра транспорта РФ Александр Юрчик в своём выступлении изложил своё видение новых подходов к авиационному образованию и назвал основные вызовы эпохи. Из них главный связан с появлением доступа к большому массиву информации, из которой необходимо извлечь нужную часть. Сегодня нужно уметь не запоминать информацию, а найти её. Информа-

Инкубаторы для профи

Если аксиома «ученье — взлет» справедлива, то окрыляют сегодня цифровые технологии

Цифровизация становится главным, базовым процессом в авиационной отрасли. Курс на неё взят даже на государственном уровне. И практические шаги уже предприняты — перспективные российские самолёты Superjet 100 и MC-21 спроектированы и строятся с их применением.

ция перешла в цифровой вид, и в этом виде она должна помочь приобрести знания.

Сегодня транспортная отрасль вообще и авиация в частности стоят на пороге революционных преобразований, которые должны привести к появлению беспилотного и дистанционно пилотируемого вида транспорта. Но в транспортных вузах продолжают готовить специалистов только по традиционным методам управления. Подходы к образованию в сфере транспорта не

изменились с прошлого века.

В качестве примера Александр Алексеевич привёл эпизод, когда одному из сотрудников руководящего аппарата Министерства транспорта был продемонстрирован беспилотный автобус. Зайдя в него, он сказал: «Вы хотя бы в него манекен посадили». Настало время психологию менять. Новая тенденция требует новых подходов и к проектированию современных транспортных систем.

Александр Юрчик затронул и неизбежные юридические проблемы: неизвестно, кто должен нести ответственность за принятия решений и за последствия ошибок при их принятии. При этом самым слабым звеном в управлении транспортным средством является человек. Согласно статистическим данным, 75 процентов катастроф происходит по причине человеческого фактора.

Продолжение на с. 9

МБР против МАКа

Правительство продавило идею о создании Международного бюро по расследованию АП

Правительство Российской Федерации одобрило планы Минтранса России создать Международное бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов, призванное заменить Межгосударственный авиационный комитет (МАК) в рамках ЕАЭС. Соответствующее распоряжение от 10 октября 2018 года № 2175-р опубликовано на сайте Кабинета Министров.

«Реализация Соглашения, в случае его подписания, обеспечит создание межгосударственного органа, уполномоченного государствами ЕАЭС на проведение расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов, формирование актуализированной в соответствии с докумен-

тами Международной организации гражданской авиации правовой базы, регулирующей отношения в этой сфере, и подготовку соответствующих специалистов», — подчеркнули в Правительстве РФ.

Напомним, в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации государство —

участник Международной организации гражданской авиации (ИКАО) обязано учредить полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, не зависящий от других государственных полномочных органов, или передать полномочия по расследованию другим государствам или межгосударст-



венным органам. В России функции такого полномочного органа закреплены за Межгосударственным авиационным комитетом (МАК). МАК был образован в соответствии с Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, заключённым в Минске в декабре 1991 года (далее — Соглашение 1991 года) правительствами стран, образовавших Содружество Независимых Государств.

Минское соглашение обеспечило условия для действия воздушного законодательства СССР до принятия государствами-участниками актов национального законодательства и предусмотрело создание МАК как межгосударственного органа — правопреемника уполномоченных ведомств гражданской авиации СССР, пояснили в Правительстве РФ.

Продолжение на с. 10



Планомерное улучшение плоскостных сооружений воздушной гавани ведется 12 лет. Хотя активные действия по качественной «прокачке» аэродромной «кухни» аэропорта «Южно-Сахалинск», отмечают старейшие работники предприятия, начались гораздо раньше, в 1985 году. Но тогда эта работа не была столь системной, да и перерыв в 20 лет после распада СССР очень серьезно замедлил развитие.

С новыми силами программа модернизации аэродрома заработала в 2006 году. Работа закипела, когда в 2015 году на улучшение летного поля аэропорта стали ежегодно выделяться все необходимые

средства из областного бюджета. Технические специалисты стали планомерно укреплять взлетно-посадочную полосу и покрытия аэродрома: делать все для того, чтобы воздушная гавань Южно-Сахалинска смогла принимать самолеты всех возможных типов. Девятый этап «прокачки» аэропорта стал предпоследним в многолетней модернизации главной воздушной гавани острова.

«В прошлом году мы закончили седьмой этап — перекрыли грузовой перрон новым бетоном, дальше двинулись по местам стоянок воздушных судов авиакомпании «Аврора» — восьмому этапу, который

Девятая «прокачка»

Модернизация аэропорта Южно-Сахалинска планомерно вышла на финишную прямую

Девятый этап модернизации аэродромной инфраструктуры аэропорта «Южно-Сахалинск», который стартовал в сентябре этого года, подходит к концу. Строители завершили заливку последней порции бетона. Улучшения коснулись мест стоянок воздушных судов и других важных частей аэродромного пространства.

Финишный десятый этап модернизации, к которому строители приступят уже в новом 2019 году, коснется перрона перед зданием аэровокзального комплекса аэропорта «Южно-Сахалинск». По плану рабочие займутся его комплексным обустройством — в частности выполнят усиление армобетонного покрытия пассажирского перрона.

По словам Никиты Полонского, с завершением процесса модернизации можно будет говорить о том,

что вся аэродромная инфраструктура аэропорта станет полностью готова к приему больших и мощных лайнеров. Все ограничения, связанные с типами воздушных судов, которые в воздушной гавани Южно-Сахалинска существуют сейчас, будут сняты. Завершение модернизации аэродромной части аэропорта повысит его коммерческую привлекательность для зарубежных партнеров, а также даст толчок к развитию всего аэропортового бизнеса на острове.



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-август 2017-2018 гг.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		январь-август 2017 г.	январь-август 2018 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.пасс.км.	173 126 384,55	190 338 337,54	109,9
		96 159 847,22	106 323 415,65	110,6
		85 889 756,79	96 007 425,05	111,8
		10 270 090,43	10 315 990,60	100,4
		76 966 537,33	84 014 921,89	109,2
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	20 481 713,58	22 064 389,13	107,7
		12 990 293,61	13 949 341,57	107,4
		12 024 247,58	12 987 366,62	108,0
		966 046,03	961 974,95	99,6
		7 491 419,97	8 115 047,56	108,3
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	85 863,54	86 103,81	100,3
		4 900 338,97	4 933 938,75	100,7
		4 335 907,36	4 380 234,16	101,0
		4 294 169,47	4 346 698,37	101,2
		41 737,89	33 535,80	80,3
		564 431,61	553 704,59	98,1
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	чел.	8 201,84	7 202,52	87,8
		70 286 820	77 298 355	110,0
		28 457 298	31 401 733	110,3
		23 964 711	26 825 743	111,9
		4 492 587	4 575 990	101,9
		41 829 522	45 896 622	109,7
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тонн	1 282 649	1 289 415	100,5
		720 859,95	730 689,08	101,4
		541 317,25	547 375,47	101,1
		522 403,18	531 858,95	101,8
		18 914,07	15 516,52	82,0
		179 542,70	183 313,61	102,1
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	11 231,10	10 019,68	89,2
		83,7	84,3	0,6
		86,1	85,5	-0,6
		86,5	85,7	-0,8
		82,4	83,7	1,3
		81,0	83,0	2,0
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	63,9	65,7	1,8
		70,1	71,5	1,4
		71,0	71,0	0,0
		71,2	70,9	-0,3
		69,2	72,5	3,3
		68,6	72,3	3,7
		65,3	66,3	1,0

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Россия и Египет договорились полностью восстановить авиасообщение между странами

Владимир Путин сообщил, что договорился с египетским коллегой Абдель Фаттахом ас-Сиси восстановить регулярное авиасообщение между двумя странами в полном объеме, отметив, что Египет делает все необходимое для обеспечения безопасности в авиасфере. Он отметил, что в ходе встречи лидеры двух стран «обсудили проблематику чартерных полетов на популярных у россиян туристических направлениях в Хургаду и Шарм-эш-Шейх». «Отметили, что египетские друзья делают все необходимое, чтобы повысить уровень безопасности. Будем стремиться к тому, чтобы в ближайшее время возобновить чартерные перевозки по этим маршрутам», — подчеркнул Президент России.

Совфед РФ готов изменить законодательство для повышения безопасности полетов в космос

Совет Федерации готов в случае необходимости внести изменения в действующее законодательство, направленные на повышение безопасности полетов в космос. «Если Правительство обратится к нам с соответствующими пожеланиями, мы, конечно, все необходимое для этого сделаем», — заявил зампред комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Алексей Кондратьев. По его словам, для этого сначала нужно дождаться выводов о причинах аварии «Союза» соответствующей комиссии. «Конечно, следует отметить, что система спасения космонавтов сработала «на ура», но этого явно недостаточно для общей безопасности полетов», — подчеркнул сенатор.

Дмитрий Медведев радикально обновил состав Авиационной коллегии Правительства России

Новыми членами коллегии стали: глава Минтранса Евгений Дитрих, его зам. Александр Юрчик, замглавы Минпромторга Олег Бочаров, замминистра обороны Алексей Криворучко, помощник Президента РФ Игорь Левитин, замглавы Минэкономразвития Михаил Расстригин, гендиректор «ВЭБ Лизинг» Артем Довлатов, член Совета директоров ЗАО «Группа S7» Наталья Филева, глава «Рособоронэкспорта» Александр Михеев, член коллегии ВПК Андрей Ельчанинов, помощник вице-премьера Максима Акимова Екатерина Рыбина, замглавы ФАС Даниил Фесюк. Главой коллегии вместо Дмитрия Рогозина назначен вице-премьер Юрий Борисов. Рогозин исключен из состава коллегии.

Правительство уточнит порядок формирования экипажей экспериментальных воздушных судов

«Цель законопроекта (внесен Минпромторгом России) — приведение воздушного законодательства в соответствие с мировой практикой. Продвижению на мировой рынок способствует демонстрация технических возможностей ВС непосредственно в полете с участием представителей иностранного заказчика или потенциального покупателя. Выполнение демонстрационных полетов с представителями инозаказчиков является общемировой практикой и неотъемлемой частью процесса технической приемки ВС. Законопроектом предлагается определить случаи, при которых допускается включение иностранных граждан в состав экипажей экспериментальных воздушных судов.

Развитие региональных авиалиний в России до 2024 года обойдется в 267,5 миллиарда рублей

Кабинет Министров РФ оценил развитие региональных аэропортов и маршрутов в 2019-2024 годах в 267,5 миллиарда рублей, из них около 234 миллиардов рублей будет направлено из федерального бюджета. Остальные средства планируется привлечь из внебюджетных источников. В состав комплексного плана включена реконструкция 68 аэропортов, в том числе 38 аэропортов, расположенных в Дальневосточном федеральном округе. По прогнозу, к 2024 году должно быть осуществлено субсидирование рейсов по 175 маршрутам, а доля пассажиропотока, минуя Москву, должна составить 51,3 процента от общего пассажиропотока в Российской Федерации.

В правительстве Амурской области обсудили пути развития авиалиний и АП «Игнатьево»

На совещании под председательством губернатора Василия Орлова присутствовали представители профильных министерств, аэропорта г. Благовещенска «Игнатьево» и авиакомпании «Аврора». На сегодняшний день эта компания осуществляет 85 процентов пассажирских авиалиний по Дальнему Востоку. Представители «Авроры» представили правительству свои предложения по развитию региональной авиации, в том числе по примеру Приморского края, где сеть региональных аэропортов находится в ведении местных властей. В аэропорту «Игнатьево» предусмотрено строительство ВПП-2 с искусственным покрытием с долевым финансированием из федерального бюджета.

В ПАСЕ призвали Россию вернуть Польше обломки самолета Ту-154М Леха Качиньского

Парламентская ассамблея Совета Европы (ПАСЕ) приняла резолюцию, в которой призвала Россию вернуть Польше обломки президентского авиалайнера Ту-154М, потерпевшего катастрофу под Смоленском 10 апреля 2010 года. При этом исландский политик, представитель фракции социалистов в ПАСЕ Сунна Аверсдоттир напомнила: Россия и Польша в целом сходятся во мнении, что причина трагедии — несчастный случай, однако «имеются разногласия». В частности, российская сторона «возлагает всю ответственность на экипаж самолета», а польская сторона утверждает, «что виноваты диспетчеры, которые передавали неправильную информацию» на борт самолета.

В Красноярском крае может быть создана региональная база-хаб санитарной авиации

Губернатор Красноярского края Александр Усс в ходе рабочей поездки в Москву на встрече с генеральным директором ГК «Ростех» Сергеем Чemezовым обсудил ряд направлений взаимодействия Правительства региона и ведомства. Как сообщает пресс-служба правительства региона, обсуждалась тема использования Красноярского края как базы для развития санитарной авиации. Среди вопросов, поднятых в ходе беседы, — поддержка предприятий высокотехнологичной промышленности, функционирующих на территории региона, перспективные размещения в Красноярском крае нескольких современных производств, специализирующихся на выпуске радиоэлектроники.

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-август 2017 – 2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)									
№ Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс. тонн,			Процент коммерческой загрузки %		
	январь-август 2017 г.	январь-авг. 2018 г.	% к пр.	январь-август 2017 г.	январь-авг. 2018 г.	% к пр.	январь-авг. 2017 г.	январь-авг. 2018 г.	+/- к пр.
1 ЭйрБриджКарго	366 849,15	382 110,62	104,2	3 615 484,30	3 660 575,64	101,2	***	***	***
2 Аэрофлот — российские авиалинии	141 802,43	140 197,81	98,9	658 039,62	661 643,11	100,5	68,1	67,7	-0,4
3 Победа	178,53	24 721,44	в 138 р	351,51	50 625,16	в 144 р	81,4	88,5	+7,1
4 Сибирь	22 332,00	21 611,01	96,8	49 537,08	46 445,48	93,8	71,4	75,9	+4,5
5 Россия	20 733,55	20 437,76	98,6	94 503,55	95 735,60	101,3	67,5	70,4	+2,9
Итого по 5 авиакомпаниям	551 895,66	589 078,64	106,7	4 417 916,06	4 515 024,99	102,2	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	76,6	80,6		90,2	91,5				
6 Волга-Днепр	23 622,82	16 916,81	71,6	125 851,18	110 894,67	88,1	40,0	40,5	+0,5
7 Авиастар-ТУ	14 346,67	16 115,17	112,3	43 441,46	55 746,13	128,3	***	***	***
8 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	14 933,15	15 610,17	104,5	30 353,80	33 265,22	109,6	58,4	61,5	+3,1
9 Уральские Авиалинии	13 630,10	12 922,44	94,8	36 929,79	35 143,37	95,2	77,6	77,3	-0,3
10 Глобус	12 015,00	11 800,65	98,2	37 896,75	38 345,32	101,2	***	***	***
11 Абакан Эйр	***	9 973,74	***	***	10 282,10	***	***	45,9	***
12 АТРАН	10 495,23	7 702,65	73,4	17 524,62	12 419,88	70,9	49,3	31,6	-17,7
13 Якутия	6 794,83	6 050,91	89,1	24 408,90	22 406,36	91,8	75,3	77,3	+2,0
14 Аврора	4 915,25	4 992,14	101,6	9 306,63	9 145,94	98,3	65,9	66,8	+0,9
15 АЛРОСА	5 724,60	4 365,43	76,3	14 171,10	12 306,53	86,8	***	***	***
Итого по 15 авиакомпаниям	***	695 528,75	***	***	4 854 980,51	***	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	***	95,2	***	***	98,4	***	***	***	***
16 НордСтар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
17 224 летный отряд	489,30	3 346,08	в 6,8 р	1 335,15	8 878,58	в 6,6 р	***	***	***
18 ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
19 АВИАКОН ЦИТОТРАНС	9 384,79	2 538,91	27,1	37 283,30	20 582,37	55,2	***	***	***
20 Северный Ветер	***	***	***	***	***	***	***	***	***
21 КрасАвиа	***	1 637,88	***	***	2 138,24	***	***	73,0	***
22 Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 612,80	1 586,16	98,3	3 114,72	2 962,90	95,1	73,2	71,9	-1,3
23 АСК МЧС России	***	***	***	***	***	***	***	***	***
24 Ангара	***	1 498,57	105,5	***	1 242,40	96,1	***	71,1	+0,3
25 Ред Вингс	391,44	1 471,08	375,8	600,55	3 056,29	508,9	84,0	81,1	-2,9
26 Нордавиа-региональные авиалинии	1 542,83	1 261,34	81,8	1 702,50	1 355,12	79,6	77,7	77,9	+0,2
27 Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28 ВИТЯЗЬ-АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
29 Икар	***	820,93	***	***	4 216,15	***	***	90,4	***
30 Турухан	***	***	***	***	***	***	***	***	***
31 Космос	213,36	623,79	292,4	357,85	940,16	262,7	***	53,8	+10,2
32 Ижавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33 Арт Авиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
34 ЗАО «ЮТэйр»	399,85	566,87	141,8	280,04	705,03	251,8	47,1	39,5	-7,6
35 ЧукотАВИА	520,38	556,67	107,0	187,85	199,35	106,1	71,5	71,7	+0,2
Итого по сумме авиакомпаний	701 494,01	725 693,90	103,4	4 842 694,06	4 929 183,98	101,8	-	-	-
В целом по ГА	720 859,95	730 689,08	101,4	4 900 338,97	4 933 938,75	100,7	70,1	71,5	+1,4
Удельный вес, %	97,3	99,3		98,8	99,9				

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Росавиация информирует: в январе-сентябре т.г. авиаперевозчики обслужили 89,1 млн пассажиров

По оперативным данным ведомства, в сентябре 2018 года российские авиакомпании перевезли 11,8 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 10,4 процента. Пассажирооборот увеличился до 28,7 млрд пасс/км, рост 10,6 процента. Процент занятости кресел увеличился на +1,3 п.п., до 87 процентов; процент коммерческой загрузки +1,8 п.п., до 73,1. В январе-сентябре авиаперевозчики обслужили 89,1 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил +10 процентов. Пассажирооборот увеличился до 219 млрд пасс/км, рост +10 процентов. В сентябре отмечается увеличение объемов производственной деятельности.

«Аэрофлот» получил Премию РСПП и РwC в номинации лучший налоговый проект года

Экспертный совет Премии присудил Аэрофлоту победу за разработку цифровой платформы «Витрина данных». Авиакомпания реализовала этот проект для участия в налоговом мониторинге — новой форме контроля для крупнейших налогоплательщиков. «Витрина данных» была разработана и реализована с учетом всех рекомендаций Федеральной налоговой службы России. На базе современных цифровых решений Аэрофлот создал виртуальное «рабочее место» для взаимодействия с налоговыми органами. Специалисты ФНС России получили онлайн-доступ к отчетности компании. И могут осуществлять дистанционный контроль за деятельностью перевозчика.

Авиакомпания S7 Airlines первой в России получила новейший самолет Boeing 737 MAX

«Мы всегда следим за самыми актуальными разработками производителей и активно используем их для совершенствования сервиса. В парке авиакомпании уже 21 самолет Boeing 737 Next Generation. Новый Boeing 737 MAX отличается еще большим комфортом, сниженным уровнем шума и экологичностью. Мы рады, что именно наши пассажиры смогут первыми в России оценить удобство и комфорт перелета на этих лайнерах нового поколения», отметил генеральный директор авиакомпании «Глобус» Вадим Клебанов. Boeing 737 MAX 8 поступил в парк авиакомпании «Глобус» напрямую с завода производителя в Сиэтле на условиях аренды у лизинговой компании Air Lease Corporation.

«Якутия», iFly и AZUR Air стали лидерами задержек международных чартеров в сентябре

Об этом сообщается на сайте Федерального агентства воздушного транспорта. Согласно приведенным данным, авиакомпания «Якутия» в сентябре выполнила 71 международный чартерный рейс, из которых 13 были задержаны более чем на два часа от времени отправления, что составило 18,3 процента от общего числа рейсов. Авиакомпания iFly за сентябрь осуществила 276 зарубежных чартерных рейсов, 19 из которых (6,9 процента) были выполнены с задержкой более двух часов. Авиакомпания AZUR Air в отчетном месяце выполнила 874 международных чартерных рейса, из которых 55 было задержано более чем на два часа, что составило 6,3 процента от общего числа рейсов.

Utair перестал выполнять полеты из аэропорта «Внуково» на турбовинтовых самолетах ATR 72

В октябре Utair перестал выполнять полеты из «Внуково» на турбовинтовых самолетах ATR 72. Авиакомпания вывела 2 воздушных судна этого типа из столичного аэропорта и перевела на региональные направления из Тюмени и Сургута. Об этом сообщает пресс-служба авиакомпании. На рейсах из Москвы авиакомпания задействует только более вместительные и быстрые самолеты Boeing. В сентябре 616,7 тысячи пассажиров Utair летали через аэропорт «Внуково» по всей России и за рубеж. Это на 13 процентов (+ 71 тысяча пассажиров) превышает показатель сентября 2017 года. Авиакомпания обеспечила 27,4 процента всех перевозок столичной воздушной гавани.

Холдинг S7 Technics продолжает наращивать возможности по сервису авиадвигателей

Недавно специалисты компании в московском аэропорту Домодедово стали использовать единственную на территории России установку Syclean. Эта разработка компании Lufthansa Technik необходима для промывки газозооного тракта авиадвигателей, сообщает пресс-служба S7 Technics промывает авиадвигатели установкой Syclean, сообщает пресс-служба холдинга. Установка Syclean и специально разработанные для нее процедуры промывки позволяют в сокращенное время — по сравнению со стандартным оборудованием — выполнить промывку газозооного тракта двигателя и сократить объем подготовительных и заключительных операций.

Московская транспортная прокуратура выявила нарушения в деятельности лоукостера «Победа»

Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте провела проверку соблюдения авиакомпанией «Победа» прав пассажиров при задержке авиарейсов. Установлено, что 16 сентября 2018 года авиакомпанией на срок свыше 2 часов задержано отправление 5 авиарейсов в связи с технической неисправностью воздушных судов. Тем самым, авиакомпанией нарушены требования «Положения о лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом». В адрес руководства авиакомпании с целью устранения выявленных нарушений закона прокуратурой внесено представление, рассмотрение которого взято на контроль.

По данным экспертов агентства OneTwoTrip, россияне стали чаще путешествовать без багажа

По итогам трех кварталов 2018 года доля путешествующих регулярными рейсами без багажа российских авиапассажиров составила 52 процента. Всего в исследовании были учтены ответы более 30 тысяч пассажиров. Доля путешествующих без багажа россиян стабильно показывает положительную динамику. По итогам трех кварталов 2016 года она составляла 45 процентов, трех кварталов 2017-го — 49 процентов. На сегодняшний день чаще всего без багажа летают пассажиры таких авиакомпаний как S7 Airlines, Utair и «Победа». Напомним, авиакомпания «Победа» увеличила минимальный тариф на багаж до 777 рублей. 70 процентов ее клиентов устраивает ее бесплатная норма ручной клади.

Пассажироместимость «Ильи Муромца» составляла 10 человек, скорость полета — 120 километров в час с четырьмя двигателями. Исходя из современных реалий, «Илья Муромец» вполне можно причислить к тому же классу, что и Ан-2, но последний, также будучи бипланом, при той же пассажироместимости летал со скоростью 180 километров в час, имея один двигатель, а не четыре. Но в свою эпоху «Илья Муромец» оказывал же эмоциональное влияние, что в наше время Ил-86. Для Владимира Маяковского, совершившего перелет из Москвы в Берлин, самолёт Fokker FIII вместимостью в 5 кресел представлялся грандиозным воздушным судном.

более 300 их модификаций. За два десятилетия в стране были спроектированы ВС всех категорий от парпланов до легких самолетов и вертолетов, а также двигатели и другие агрегаты для них. Но до серийного производства дошли немногие, в основном сверхлегкие самолеты, дельталеты и амфибии. В 2000-е годы наблюдается упрощение проектов: вдвое уменьшилась взлетная масса, почти на треть упали максимальные скорости полета. Вместе с тем почти в четыре раза сократилось и число занятых в разработке и производстве воздушных судов АОН высококвалифицированных специалистов: количество их уменьшилось с 3,8 тыс. в 90-е годы до 800 человек в

частном секторе АОН. Усугубляют тенденцию к сокращению спроса, в том числе и на отечественную технику, в частности, и кризисные процессы в мировом авиастроении. Они привели к падению объемов производства воздушных судов АОН в развитых странах и к перепродаже большого количества техники на вторичном рынке. Значительное давление мирового вторичного рынка воздушных судов АОН испытывает сегодня и Россия со стороны США и других стран, где сократился выпуск воздушных судов. Глобальный фактор роста цен авиационной техники в СНГ проявляется в большей степени, чем в других странах, так как при относи-

является низкий спрос. Согласно статистическим данным, уровень социально-экономического развития России в настоящее время позволяет иметь парк воздушных судов АОН от 10 до 13 тысяч единиц. Однако в государственном реестре сегодня зарегистрировано около 3000. Мы наблюдаем ситуацию отложенного спроса. Приобретению воздушных судов АОН сегодня препятствует ряд факторов: высокие цены, отсутствие развитой инфраструктуры и правовые ограничения. Согласно данным Федеральной налоговой службы России и Росстата, сопоставление распределения воздушных судов складами населения на депозитах показывает, что спрос выше там, где выше доходы и накопления населения и более развита наземная инфраструктура (больше аэродромов и посадочных площадок). Такие условия характерны для Московской и Ленинградской областей, Краснодарского и Ставропольского краев, для Татарстана и Башкортостана, Ростовской и Самарской областей. В Московской области зарегистрировано более 270 воздушных судов АОН, в Ленинградской — 95, в Краснодарском крае — 83, в Татарстане — 46. Таковы центры развития АОН в России сегодня. Там же, где данные воздушные суда особенно нужны как элемент транспортной системы, например, в Сибири и на Дальнем Востоке, низкие доходы населения и отсутствие посадочных площадок не позволяют закупать необходимое количество техники: в Красноярском крае зарегистрировано всего 22 воздушных судна, в Якутии — 10, на Чукотке — 4 и т.д.

В минувшие три года парк воздушных судов АОН увеличился на 10-15 процентов в год. При этом треть новых воздушных судов поставляли отечественные предприятия, две трети — зарубежные. Согласно оценкам экспертов, базирующимся на «Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года», парк АОН России до 2020 г. будет пополняться в среднем на 500 воздушных судов в год. Следовательно, за предстоящие семь лет он удвоится и превысит 6000 воздушных судов. После 2020 года темпы прироста будут выше, и к 2028 г.

Малая, но необходимая

Почему в России нет собственного рынка воздушных судов авиации общего назначения



Российский самолет Т-411 взлетает с аэродрома г. Скапус, Штат Орегон, США.

А где сегодня в России можно увидеть пятиместный самолёт, на котором выполняются коммерческие перевозки? Впрочем, сравнительно недавно на российском рынке авиаперевозок такой самолёт был — это М101 «Гель», которая эксплуатировала компания DEXTER на маршруте из аэропорта Быково в Нижний Новгород. Но эта линия обслуживалась в формате не традиционной коммерческой перевозки, а аэротакси. Сегодня она, как и сам самолёт, канула в Лету.

Что мешает «малышам»

Анализ данных по производству воздушных судов АОН в России показывает, что в данном сегменте доля лёгких самолётов невелика. В советские годы, напротив, воздушные суда данного класса составляли большинство. Если в 1990 году их насчитывалось 3475 единиц, а в 1991 году 4500, по данным 2009 года их осталось 1570, т.е. их количество упало более чем вдвое. Для сравнения — в США в том же 2009 году насчитывалось 228700 воздушных судов данного класса. В региональном и местном сегментах в СССР преобладали самолёты вместимостью до 19 кресел — Ан-2, Ан-14, Ан-28 и Л-410. Их в общей сложности было 3400, в то время как численность самолётов в сегменте до 50 кресел (Як-40, Ан-24 и Ан-74) составляла 1600 экземпляров. В постсоветские годы их численность снизилась почти в 30 раз и при этом соотношение изменилось в пользу сегмента до 50 кресел — воздушных судов данного класса насчитывалось 274 экземпляра, в то время как в сегмент до 19 кресел стало входить 174 самолёта.

Сегодня строятся преимущественно сверхлёгкие воздушные суда взлётной массой менее 450 килограмм или в пределах от 450 до 750 килограмм. А выпуск легких самолетов с взлётной массой до 5700 кг сократился вдвое — с 545 воздушных судов в 90-е годы до 297 в 2000-е. При этом с 1991 года по настоящее время в России разработано около 200 типов легких воздушных судов и

2000-е. А средняя численность сотрудников предприятий, занятых разработкой и производством воздушных судов АОН, сократилась со 102 до 16 человек. В настоящее время количество малых авиастроительных предприятий в России ничтожно мало по сравнению с теми странами, где развита авиационная промышленность: в 50-75 раз меньше по сравнению с Великобританией и Францией и почти в 200 раз меньше по сравнению с США. В Италии толь-

тью невысокой стоимости труда и материальных затрат в 90-е годы темпы их роста значительно опережают темпы роста в других странах, например, в США. Так, например, в 2000-2012 г. средняя заработная плата, по данным Росстата, росла в среднем на 23 процента в год и увеличилась с 2200 рублей в 2000 году до 26000 рублей в 2012 году. В результате растет стоимость не только производства, но и разработки авиационной техники. В



Самолет Т-451 «АМС 200» «Снегирь»

ко в одной области Апулия на 4 млн. населения приходится 5000 человек, которые работают в авиастроении на 50-ти предприятиях. И, таким образом, несмотря на наличие ресурсов для постройки воздушных судов АОН собственного производства, Россия в данной области отстаёт от Европы и США.

Производство воздушных судов АОН в России тормозит ряд факторов — глобальные и внутригосударственные (экономические и нормативно-правовые). Одним из глобальных факторов, тормозящих авиастроение не только в России и не только при производстве воздушных судов АОН, является стремительный рост цен авиационной техники, значительно опережающий темпы инфляции. Рост цен по гиперболической зависимости сокращает число покупателей и ведет к уменьшению спроса на авиационную технику, в первую очередь

настоящее время в стране полностью прекращено производство поршневых моторов, частично — современного навигационного оборудования, авиаприборов. Качество и цены материалов оказываются неконкурентоспособными по сравнению с лучшими мировыми образцами, все большая доля себестоимости производства ВС приходится на материальные затраты. Если в России до 1917 года эти расходы составляли до 62 процентов, в США в 70-е годы — 30, то к 2020 году этот показатель может вырасти до 70 процентов. Это значит, что предприятия практически лишены возможности активно уменьшать себестоимость продукции. Так, например, уменьшение трудоемкости производства на 25 процентов приводит к снижению себестоимости лишь на 5 процентов. Основной причиной, тормозящей производство ВС АОН в России,

фактический парк ВС АОН станет равным потенциальному, соответствующему уровню социально-экономического развития страны.

Причинами низкого спроса на воздушные суда АОН являются не только низкая покупательная способность и растущие цены авиатехники, но и несоизмеримые с ними налоги разного рода и затратные по времени процедуры допуска. Характерным примером является транспортный налог, ставки которого не учитывают ни назначение воздушного судна, ни годовой налет, и в большинстве субъектов Федерации необоснованно велики. Так, например, государственное предприятие «Первый московский аэроклуб», в парке которого всего 22 воздушных судна, из которых 14 — это планеры, ежегодно уплачивает 0,8 миллионов рублей транспортного налога. Для некоммерческой организации, которая занимается только развити-



Самолет Т 602



Самолет Т 419

ем авиационного спорта, эта ставка чрезмерно велика. А за исторический самолет Ил-14, который не приносит никакого дохода, нужно платить 500 000 рублей в год.

Фактором, негативно влияющим на развитие в России АОН, как и гражданской авиации в целом, является двусмысленность гражданского законодательства, результатом чего является двойное налогообложение воздушных судов. В соответствии со статьей 30 Гражданского кодекса Российской Федерации и статьями 358, 374 Налогового Кодекса Российской Федерации, воздушное судно является одновременно и объектом недвижимости и транспортным средством, вследствие чего и подпадает под двойное налогообложение: налог на имущество (ставка 2,2%) и транспортный налог (ставка регулируется субъектами РФ). Проблемы создают не только налоги, но и отнесение воздушного судна к имуществу, а не к транспортным средствам. Примером может послужить ситуация с авиакомпанией «ЧелАвиа». В 2012 году этой авиакомпанией в парке которой находятся 58 воздушных судов АОН, уплачен налог на имущество в сумме 5,8 миллионов рублей, и транспортный налог в сумме 1,3 миллиона рублей. Невершенной является и нормативно-правовая база, которая регулирует сегодня деятельность АОН. Прежде всего речь идет о Воздушном Кодексе, в котором, в частности, не указаны, что сертификат экземпляра воздушного судна выдается государственным уполномоченным органом в области гражданской авиации. Помимо этого в Воздушном Кодексе не предусмотрен упрощенный порядок допуска эксплуатации сверхлегких воздушных судов, а также содержится ряд противоречий действующим положениям к ИАП. Порядок расследования авиационных происшествий в АОН, не отличается от того, который принят в коммерческой авиации. Это зачастую приводит к тому, что в обществе, и, что особенно важно, в органах государственного регулирования, создается неадекватное отношение к инцидентам и катастрофам в АОН. Мало кто обращает внимание, что 80 человек ежедневно гибнут в автомобильных катастрофах, но иногда катастрофа двухместного сверхлегкого самолета АОН воспринимается почти как национальная трагедия.

Ни сесть, ни взлететь

Фактором спроса на воздушные суда АОН является и состояние наземной инфраструктуры, который будет увеличиваться по мере её развития. В настоящее время в стране не хватает действующих аэродромов, поэтому начавшийся рост численности посадочных площадок и аэродромов АОН можно только приветствовать. Тем не менее местные органы самоуправления отказывают в разрешении на строительство объектов инфраструктуры посадочных площадок и аэродромов АОН, ссылаясь на Градостроительный кодекс РФ, и отсылают в федеральные органы исполнительной власти. Объясняется это тем, что выдача разрешений на строительство таких объектов не входит в компетенцию местных органов самоуправления, что значительно усложняет процедуру согласований и разрешений. Проблема будет решена, если внести изменения в пункт 4 части 5 статьи 51 Гражданского кодекса.

Следует отметить, что сегодня не принята во внимание и такой резерв развития аэродромной базы как зарубежный авиатризм. Действующий порядок использования воздушного пространства практически исключает полеты иностранных воздушных судов АОН над территорией Российской Федерации. Это уже привело к тому, что в США принят NOTAM, по которому с мая 2012 года гражданские воздушные суда семи стран, в числе которых

наземной инфраструктуры и станет дополнительным толчком к развитию рынка и, соответственно, к увеличению производства. Говоря о зарубежном авиатризме, будет уместно вспомнить о проекте «Мост Дружбы», который намеревались превратить в жизнь энтузиасты АОН в Санкт-Петербурге. Речь шла об организации полетов воздушных судов АОН из Санкт-Петербурга в приграничные финские города. В качестве пункта вылета рассматривался Крон-

аэродрома «Бычье Поле» была продана. Возрождение этого проекта производства разных воздушных судов АОН, не только самолетов и вертолетов, но и автожиров, в первую очередь таких, как «ВАРУС».

Следует в очередной раз обратить внимание и на необходимость освобождения аэроклубов и аэродромов АОН от земельного налога. Рабочая группа по развитию производства Летательных аппаратов и Национальная ассоциация производителей техники АОН (НАПАОН) подготовила свои предложения типовой концепции развития АОН в субъекте Федерации, которые предусматривают стимулирование спроса посредством: ● восстановления посадочных площадок и аэродромов, снижения ставок налога на землю, предоставления земель сельскохозяйственного назначения для развития инфраструктуры АОН; ● отмены или уменьшения транспортного налога на ВС АОН в субъекте Федерации; ● сокращения аэродромных расходов на обслуживание и базирование ВС АОН на аэродромах гражданской авиации; ● частно-государственного партнерства с финансовыми учреждениями в целях распространения продаж ВС АОН в коллективную (групповую) собственность, в лизинг, в кредит; ● субсидирования аэроклубам ДОСААФ из местных бюджетов закупок отечественной авиационной техники; ● содействия организации новых авиационных учебных центров, аэроклубов, сертификационных центров и т.д. При реализации перечисленных мер в субъектах Федерации рынок АОН в стране в целом активизируется. Целесообразно также на основе региональных программ разработать «Стратегию развития авиации общего назначения Российской Федерации» как раздел «Транспортной стратегии Российской Федерации». В рамках этой программы должны быть определены центры развития АОН в России и сформирована долгосрочная программа их поддержки. Сколько таких центров может быть, покажет совместная работа авиационных общественных организаций и госструктур. В России 88 субъектов Федерации, но в ряде регионов может быть несколько центров развития АОН. Поэтому рабочим названием такой программы предлагается «100 городов России». Необходимо доработка и ГЦП «Развитие авиационной промышленности». Под программой 6 «Малая авиация» этой целевой программы предусмотрено «Оказание содействия лизинговым компаниям в приобретении воздушных судов малой авиации, в том числе сельскохозяйственного назначения» в целях повышения спроса на воздушные суда малой авиации. При решении этой задачи предусмотрено «Предоставление субсидий лизинговым компаниям с целью возмещения части затрат по кредитам на приобретение авиатехники пассажиропереместимостью до 20 мест». Необходимо распространить масштабы содействия не только на воздушные суда для коммерческих авиалиний, но и на те, что относятся к АОН, а также на технологическое оборудование для их производства.

Валентин УСТИНОВ, главный конструктор АО «Гиропланы ПАТ», ООО «АГРО АВИА ВОСКРЕСЕНСК» и ООО «ГиРос»

Продолжение следует

Многофункциональный сельскохозяйственный автожир «РАТАЙ» с грузоподъемностью до 500 кг



Технические характеристики проекта:

Нормальная масса, кг	1350
Объем бака для химикатов, л	400
Тип силовой установки х мощность, л.с.	ВД 400 х 400
Диапазон рабочих скоростей, км/ч	50-90
Перегоночная дальность полета, км	1200
Крейсерская скорость в перегоночном вар./ч	160 км/час
Взлет и посадка с необорудованной, грунтовой площадки, радиусом не менее, м	30

Назначение автожира:

- мониторинг сельскохозяйственных угодий по обнаружению очагов поражения сельскохозяйственных культур вредителями и составлению соответствующей карты обработки угодий с использованием системы GPS или ГЛОНАСС;
- обработка пораженных участков угодий жидкими химикатами согласно составленной карте с использованием системы GPS или ГЛОНАСС;
- обработка специальными составами угодий с целью ускорения таяния снежных покровов;
- другие задачи, включая перевозку мелких грузов, как например, вакцины в случае возникновения опасности появления эпидемий.

Основные требования к автожиру:

- обеспечение максимальной безопасности пилота при выполнении сельскохозяйственных работ (полеты и маневры на высоте до 0,5 метров со скоростью не менее 50 км/час), включая экстремальные ситуации;
- автожир создается с учетом требования летной годности АП-27.
- обеспечение системой кондиционирования кабины пилота и очистки воздуха от примесей ядохимикатов;
- обеспечение качественного выполнения работ по обработке сельхозугодий в соответствии с выработанными нормативами;
- эксплуатация автожира с грунтовых площадок с учетом наличия стандартных кочек;
- использование на автожире двигателя и комплектующих изделий отечественного производства;
- обеспечение эксплуатационной надежности, простоты обслуживания и проведения регламентных работ в полевых условиях;
- транспортировка автожира автомобильным транспортом в составе аэромобильного комплекса;

Россия, Куба, Судан, Китай, Сирия, Ирак и Северная Корея, могут летать в воздушном пространстве США только по правилам приборных полетов, что означает фактический запрет на полеты ВС АОН этих стран, которые летают в основном в США по правилам визуальных полетов. Вывод один: воздушным судам АОН необходима современная авионика!

Если не менять действующее российское воздушное законодательство в этой области, то аналогичные правила могут ввести и страны ЕС. Возможно, покажется, что этот вопрос не связан с производством, но после открытия воздушного пространства для полетов иностранных воздушных судов АОН будут больше загружены аэродромы, что будет способствовать развитию

штатд, а именно, аэродром Бычье Поле. На начальном этапе было запланировано открытие авиалинии из Кронштадта в Лапеенранту. Этот маленький финский город является для жителей Санкт-Петербурга излюбленным местом для поездок на выходные дни. Фактором, оказавшим влияние на рост туристического потока в этот город, является наличие в нём международного аэропорта, специализирующегося на обслуживании авиакомпаний-лоукостеров, в первую очередь RyanAir. Российские граждане охотно пользуются услугами этого аэропорта, так как при вылете в Европу оттуда стоимость авиабилета намного ниже, чем из Санкт-Петербурга, равно как и из Москвы. Проект «Мост Дружбы» потерпел фиаско, так как территория

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Глава РСК «МиГ» Илья Тарасенко назначен по совместительству вице-президентом ОАК

В Объединенной авиастроительной корпорации назначены вице-президенты. Илья Сергеевич Тарасенко назначен на должность вице-президента по ВТС. Он сохранит за собой должность гендиректора Корпорации «МиГ». На должность исполнительного вице-президента назначен Сергей Николаевич Медведев. Назначения проведены в соответствии с новой структурой корпорации, которая была утверждена Советом директоров ОАК 17 сентября («ВТ» опубликовал ее в предыдущем номере). В подчинении вице-президента по ВТС находится блок, отвечающий за осуществление военно-технического сотрудничества, включая маркетинг, продажи и сопровождение поставок авиатехники.

АО «ОДК» создаст цифровые рабочие места на предприятиях российского двигателестроения

Объединенная двигателестроительная корпорация и компания «Цифра», специализирующаяся на разработке решений для цифровой трансформации промышленности, в рамках проходившего в «Сколково» форума «Открытые инновации» подписали меморандум о сотрудничестве, цель которого — реализация проектов по цифровизации предприятий ОДК. Этот проект может стать одним из крупнейших в России в области внедрения промышленного интернета вещей с точки зрения количества «цифровизированных» рабочих мест, которое превысит 700 единиц. Также компании будут проводить совместные НИОКР по сквозному контролю качества выпускаемой продукции.

«Авиастар-СП» продлил ресурс и передал в эксплуатацию самолет Ан-124-100 «Руслан»

Ульяновское авиастроительное предприятие (входит в Дивизион транспортной авиации ОАК) передало в эксплуатацию сверхтяжелый транспортный самолет Ан-124-100 «Руслан» под заводским номером 0605. Обновленный транспортник поднялся в небо с аэродрома «Ульяновск-Восточный» и взял курс к месту базирования, сообщает пресс-служба предприятия. Самолет Ан-124-100 был изготовлен в АО «Авиастар-СП» в феврале 1991 года, — сообщил директор программы Ан-124 Наиль Габидуллин. — Его наработка составляет 3164 летных часа. В период эксплуатации он совершил 1414 посадок. Теперь ресурс Ан-124-100 продлен еще до 30-ти лет эксплуатации.

Виктор Бондарев: Истребитель Су-57 имеет все задатки для превращения в беспилотник

«У Су-57 огромный модернизационный потенциал — его хватит на полвека. Бортовое радиоэлектронное оборудование самолета построено на принципах открытой архитектуры. По сути, истребитель имеет все задатки для превращения в полностью автоматический, беспилотный вариант боевой машины», — рассказал журналистам экс-главком Воздушно-космических сил РФ, председатель комитета Совета Федерации по обороне и безопасности генерал-полковник Виктор Бондарев. «Если не забегать вперед, а говорить только о сегодняшнем дне, — то Су-57 отлично завершил первый этап госиспытаний, подтвердил все заданные летно-технические характеристики», — сказал сенатор.

Государственная корпорация «Ростех» переведет на «цифру» двигателестроительные предприятия

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в Ростех) и компания «Цифра» подписали меморандум о сотрудничестве в области цифровизации производств. Реализация проекта приведет к сокращению сроков вывода новых двигателей на рынок и повысит нагрузку промышленных мощностей более чем на 20 процентов. Подписание меморандума состоялось в ходе форума «Открытые инновации», который проходил на прошлой неделе в «Сколково». Проект предусматривает перевод на «цифру» более 700 рабочих мест в нескольких регионах страны и станет одним из крупнейших в России в области внедрения промышленного «интернета вещей» (IIoT).

«Авиастар-СП» изготовил комплект панелей фюзеляжа для очередного самолета МС-21

Партия готовых агрегатов отправлена на Иркутский авиационный завод для дальнейшей сборки. Напомним, АО «Авиастар-СП» в кооперации с ПАО «Корпорация Иркут» занимается производством новейшего российского авиалайнера. АО «Авиастар-СП» — крупнейшее предприятие России по выпуску авиационной техники. Специализируется на производстве транспортных самолетов Ил-76МД-90А, пассажирских самолетов семейства Ту-204, сервисном обслуживании транспортных самолетов Ан-124 «Руслан». Кроме того, на предприятии ведется монтаж интерьеров и обработка систем самолетов семейства Superjet 100. «Авиастар-СП» также участвует в кооперации по производству Ил-112В.

Выставка в честь авиаконструктора-земляка Андрея Николаевича Туполева открыта в Твери

Экспозиция «Туполев — человек и самолет» посвящена 130-летию со дня рождения авиаконструктора Андрея Туполева, уроженца Тверской области. Она разместилась в лекционно-выставочном зале Тверского городского музейно-выставочного центра. В церемонии открытия приняли участие внучка конструктора Юлия Крижевская, советник гендиректора ПАО «Туполев» Александр Затучный и директор ведомственного музея компании Владимир Ригмант. На выставке впервые показаны материалы из семейного архива Туполевых. Это личные вещи авиаконструктора, редкие нетиражированные фотографии из семейных альбомов, модели, чертежи и схемы самолетов Туполева.

ФМБА отметило вклад сотрудников ОАК в безвозмездное донорское движение России

Активное участие сотрудников Объединенной авиастроительной корпорации в донорских акциях отметили награды Федерального Медико-биологического агентства России. Заместитель председателя Правительства РФ Юрий Борисов и президент Союза машиностроителей, гендиректор ГК «Ростех» Сергей Чemezov вручили почетную грамоту ФМБА директору по внешним связям ПАО «ОАК» Дмитрию Безрукову. Награждение состоялось 11 октября в рамках расширенного заседания Бюро Союза машиностроителей России и Ассоциации «Лига содействия оборонным предприятиям». В рамках программы безвозмездного массового донорства ФМБА России проведено 3,5 тысячи акций.

АЭРОПОРТ-2018

В аэропортах хотят сократить число голосовых сообщений для уменьшения стресса пассажиров

С такой инициативой обратилась в Минтранс Международная ассоциация аэропортов (МАА). Концепция «Тихий аэропорт» уже внедрена во многих международных воздушных гаванях, например, в Хельсинки, Варшаве, Мюнхене, Сингапуре. В российских аэропортах считают, что снижение шумового фона уменьшит уровень стресса у пассажиров и создаст комфортные условия для работы сотрудников. По данным «Базэл Аэро», голосовые сообщения – наименее удобный для пассажира способ восприятия информации. Подавляющее большинство пассажиров отдадут приоритет в получении информации визуальным источникам: табло, сайтам и смс.

Столичный аэропорт «Внуково» в августе стал первым в Европе по приросту пассажиропотока

Согласно отчету Международного совета аэропортов (ACI), пассажиропоток аэропорта «Внуково» в августе 2018 года вырос на 17,8 процента. Таким образом, он стал первым в Европе по приросту пассажиропотока в своей группе (аэропорты с пассажиропотоком от 10 до 25 млн пассажиров в год). На втором месте в группе оказался аэропорт Киева, далее — Будапешта, Афин, Венеции и Варшавы. Августовский отчет Международного совета аэропортов (ACI) включает в себя в общей сложности 240 аэропортов, что составляет более 88 процентов европейского пассажиропотока. В настоящее время ACI Европе представляет интересы более 500 аэропортов в 45 странах.

Конкурс на строительство аэроэкспресса в МА «Пулково» продлили на полтора месяца

«Причиной переноса сроков приема заявок стало обращение руководства ОАО «Российские железные дороги» в адрес правительства Санкт-Петербурга по вопросам согласования деталей реализации проекта. Городом принято решение пойти навстречу ОАО «РЖД» и до обновленной даты подачи заявок на участие в конкурсе обсудить интересующую компанию вопросы в рамках сформированной рабочей группы», — рассказали в комитете по инвестициям. Близкие к ситуации собеседники в Смольном предположили, что таким образом железнодорожники пытаются вынудить городские власти профинансировать строительство третьего пути.

Правительство России определит исполнителя реконструкции челябинского аэропорта к БРИКС

Об этом заявил губернатор Челябинской области Борис Дубровский. «Челябинск готовится к проведению саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году. Очень важно, чтобы аэропорт по уровню своей инфраструктуры отвечал международным стандартам и предъявляемым требованиям. Главгосэкспертизой выдано положительное заключение на документацию по первому этапу реконструкции, появилась возможность двигаться дальше. Правительство региона совместно с Министерством природных ресурсов РФ ведет проработку аналогичного решения по выбору единственного исполнителя, который рекультивирует свалку в городской черте Челябинска, закрытую в сентябре.

Более 500 тысяч пассажиров обслужил главный аэропорт Камчатки — «Елизово» с начала года

Как сообщает пресс-служба воздушной гавани, это почти на 6 процентов больше аналогичного периода прошлого года. По некоторым направлениям количество пассажиров выросло в разы. Наиболее динамичный рост, почти в 2 раза — с 10 до 18 тысяч человек, зафиксирован на международных авиалиниях. Главным образом за счёт чартерных рейсов авиакомпании «Икар» в Нячанг (Вьетнам) в летний период. Кроме того, традиционно с Камчатки выполнялись рейсы авиакомпании «Якутия» в Анкоридж (США) и в Токио (Япония). На внутренних линиях пассажиропоток главной авиагавани Камчатки составил почти 522 тысячи человек (прирост — 4,5 процента).

В Новосибирске состоялась презентация лайнера нового поколения Boeing 737 MAX

16 октября в аэропорту Толмачево прошел пресс-брифинг, посвященный вводу нового типа воздушного судна Boeing 737 MAX в парк S7 Airlines. ВС начало выполнять полеты уже с 17 октября. Первыми оценили новый лайнер пассажиры рейсов из Новосибирска в Москву и Читу. В ходе пресс-брифинга коммерческий директор АО «Аэропорт Толмачево» Наталья Мжельская отметила, что реализация совместного проекта по созданию хаба в Новосибирске показывает значимые результаты, свидетельствующие о том, что аэропорт сформировался как крупный трансферный авиаузел: количество комбинаций трансферных стыковок по маршрутной сети S7 Airlines достигает 2 000.

Во время проведения реконструкции ВПП аэропорт Якутска будет работать бесперебойно

Об этом заявил министр транспорта и дорожного хозяйства республики Александр Тарасов, сообщает пресс-служба главы Республики Саха (Якутия). По данным министра, прямые регулярные рейсы из Якутска в Москву и в Санкт-Петербург будут выполняться два раза в сутки ежедневно. Кроме того, 5 раз в неделю планируются рейсы с посадкой в Новосибирске, которые будут выполнять авиакомпания «Глобус» (S7 Airlines) — два раза в неделю, и авиакомпания «Северный ветер» — три раза в неделю. По перевозкам внутри республики изменений не будет. Министр сообщил, что в связи с наступлением холодов, ремонтные работы приостановлены и будут возобновлены в мае 2019 года.

Подразделения аэропорта «Южно-Сахалинск» получили благодарность от Минобороны России

В Министерстве обороны высоко оценили профессионализм коллектива островного аэропорта. По словам и.о. военного комиссара Сахалинской области Евгения Кабакова, на разборе маневров «Восток-2018» в Москве, чаще всего слова благодарности звучали в адрес руководства и сотрудников островного аэропорта. Сергей Шойгу лично отметил вклад предприятия в стратегическую задачу по переброске войск во время учений. Особо были выделены два подразделения предприятия: координационно-диспетчерский центр аэропорта и служба авиационной безопасности. По словам военных, с сотрудниками этих подразделений велась наиболее активная и результативная работа.

Как мы уже рассказали в предыдущем номере «ВТ», в начале октября председатель Патриаршего совета по культуре митрополит Тихон предложили дать российским аэропортам дополнительные названия. По инициативе Общественной палаты, при поддержке Русского географического общества, Российского исторического общества, Общества русской словесности и Русского военно-исторического общества проект присвоения имен выдающихся соотечественников главным аэропортом страны назвали «Великие имена России».

Итак...

Аэропортам Кубани предложили дать имена Евдокии Бершанской, Павла Лукьяненко, Николая Островского и Клары Лучко.

Общественная палата Краснодарского края продолжает обсуждение вариантов названий для аэропортов Краснодара, Сочи и Анапы. В нем участвуют представители различных общественных организаций, которые предложили около 30 кандидатур — имена героев Великой Отечественной войны, исторических личностей, ученых и людей искусства.

Ранее губернатор Вениамин Кондратьев отмечал, что аэропорты Краснодарского края в год принимают по несколько миллионов человек, и назвать воздушные гавани в честь значимых для региона людей — это еще одна возможность рассказать о его истории.

«Наши аэропорты — международные, и там будут и на русском, и на английском языке материалы об этих людях, фильмы. Сейчас мы только в начале проекта. Очень приятно, что в нашем крае проект получил такую поддержку, и мы понимаем, что сейчас еще посыпятся предложения. Нам также предстоит решить, что делать с кандидатурами, которые не победят в голосовании», — отметила, подводя первые итоги обсуждения, секретарь Общественной палаты Краснодарского края Любовь Попова.

Согласно условиям, предлагать для названия аэропортов можно имена соотечественников, которые отличились в науке, спорте, го-



В десятку магаданских имен вошли Владимир Высоцкий, который однажды был в Магадане и написал о нем песню, конструктор Сергей Королев, отбывавший срок на Колыме, актер Георгий Жженов, также репрессированный и какое-то время работавший в магаданской театре, космонавт Павел Виноградов, родившийся в Магадане, писатель Олег Куваев, писавший о регионе, и другие.

«Мы определились с именами, выбрали десять достойных и известных в регионе. Теперь следующий этап — в регионе пройдут соцопросы, выберут три имени. А после состоится интернет-голосование», — рассказал председатель Общественной палаты Магаданской области Яков Радченко. До 30 ноября будет проходить открытое голосование по принципу

Жители Екатеринбурга просят чиновников воздержаться от переименования аэропорта «Кольцово». Массовая акция в защиту нынешнего названия стартовала в социальных сетях.

«Это название нравится горожанам, имеет свою историю. Мы не

От Канта – до Королева

Всенародное голосование по присвоению имен великих россиян аэропортам набирает размах

Отметим, что новые имена будут выбирать народным голосованием для 45 российских аэропортов. Их названия останутся прежними, просто будут дополнены именами великих людей.

Конкурс пройдет в несколько этапов. На первом — региональные общественные палаты (он завершился 21 октября) сформировали свои списки имен-претендентов. На следующем этапе — с 22 по 28 октября — будет формироваться лонг-лист и начато голосование. В ходе третьего этапа, на-

меченного на период с 29 октября по 7 ноября, посредством социологических опросов для каждого аэропорта будет определена тройка лидеров. Финальное голосование пройдет с 8 ноября по 30 ноября. Завершится Общероссийский конкурс 5 декабря, в этот день планируется подвести его итоги. Целью проекта «Великие имена России» является сохранение исторической памяти и духовных традиций, создание культурно-исторического брендинга территорий для регионов и России в целом.

летят не в Кольцово, а в Екатеринбург. Учитывая, что у нас один аэропорт, для них название значения не имеет», — говорится в паблике «Интересный Екатеринбург».

Активисты призывают чиновников не только отказаться от планов по переименованию, но даже прекратить обсуждать этот вопрос. С ними солидарны и многие интернет-пользователи. Граждане полагают, что такими инициативами чиновники пытаются отвлечь граждан от реально существующих проблем. А некоторые полагают, что представители власти бес-

покоились названиями аэропортов «от безделья».

Впрочем, есть и такие, кто активно обсуждает возможные наименования аэропорта «Кольцово». Его предлагают назвать в честь уральского писателя Павла Бажова, лидера кубинской революции Фиделя Кастро, основателей Екатеринбурга Татищева и де Геннина, и даже первого президента России Бориса Ельцина. При этом авторы последних инициатив не уверены, что кто-то реально будет что-то переименовывать.



Аэропорт Бегишево (г. Нижнекамск, Республика Татарстан) положительно воспринял инициативу включить аэропорт в общенациональный референдум.

В России традиция называть воздушные гавани именами выдающихся людей только формируется, и в Бегишево надеются, что с помощью этого проекта интерес к авиации и аэропортам повысится.

На вопрос о возможных кандидатах генеральный директор аэропорта Бегишево Сергей Романцов сообщил: «Поскольку проект «Великие имена России» организован в формате общенационального конкурса, мы надеемся, что жители республики проявят инициативу и примут активное участие в выборе имени для нашего

аэропорта. На мой взгляд, достойных кандидатов много. К примеру, Дмитрий Иванович Менделеев — выдающийся русский учёный, в честь которого был назван город Менделеевск. Иван Иванович Шишкин — всемирно известный художник — родился, вырос и писал в Елабуге.

Ну, а если сузить выбор до персоналий, связанных с авиацией, то на ум приходит имя выдающегося авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева, чей вклад в развитие авиационной отрасли просто бесценен».



В ходе публичных слушаний Общественная палата Нижегородской области выбрала пять имен известных россиян, имена которых могут быть присвоены аэропорту Нижнего Новгорода.

«Из предложенного списка кандидатов каждый из участников слушаний мог выбрать три фамилии. В итоге Козьма Минин получил девять голосов, Иван Кулибин — восемь, Петр Нестеров, Валерий Чкалов, Максим Горький — по семь», — рассказали в пресс-службе ОП.

Как говорится в распространенном сообщении правительства

области, список будет направлен на портал «великие.имена.рф», где сформируют общие списки имен-претендентов на названия российских аэропортов. Затем жители городов-участников конкурса смогут предложить на сайте свои варианты имен. Шорт-листы сформируют до 7 ноября, после чего начнется голосование.



понимаем, зачем тратить деньги из-за смены названия. Иностранцы

Представители местных общественных организаций Калининградской области предложили назвать самый западный авиационный узел в честь российского императора Петра I, императрицы Елизаветы, немецкого философа Иммануила Канта и Алексея Леонова — первого космонавта, вышедшего в открытый космос.

«Среди предложений были также имена Петра Первого, императрицы Елизаветы Петровны, полководца Барклая де Толли, маршала Советского Союза Ивана Баграмяна и Константина Рокоссовского, космонавта Алексея Леонова, калининградского писателя Сергея Снегова — автора трилогии «Люди как боги». Всего не меньше десяти имен», — рассказал член региональной ОП Игорь Селиванов.

Все предложенные имена связаны с жизнью региона. Петр Первый под именем дворянина Петра Михайлова находился в Кенигсберге с 18 мая по 8 июня 1697 года в составе Великого посольства. Родоначальник немецкой классической философии Иммануил Кант (1724-1804) родился и умер в Кенигсберге и похоронен здесь у стен Кафедрального собора, его имя носит расположенный в Калининграде Балтийский федеральный университет. Космонавт Алексей Леонов, который в марте 1965 года совершил первый выход в открытый космос, в 1953 году закончил калининградскую среднюю школу № 21, его имя носит одна из улиц города, и он является почетным гражданином Калининградской области.

По словам Селиванова, представители региональной ОП продолжают прием предложений жителей региона по наименованию аэропорта Храброво. Планируется выезд представителей палаты в муниципалитеты, для изучения мнения их жителей, а также разъяснений о том, как принять участие в голосовании по проекту «Великие имена России».



Большинство жителей Якутии не видят необходимости в дополнении названия аэропорта Якутска. Людям кажется странной и сама идея, и имя лётчика, выбранное для названия республиканских воздушных ворот.

В республиканской администрации аэропорту Якутска предложили дать имя первого якутского лётчика Валерия Кузьмина. Эту инициативу уже одобрила региональная общественная палата, фактически поддержав проект «Великие имена России» министра культуры РФ Владимира Мединского.

Конечно, якутяне, поддерживающие инициативу по изменению названия аэропорта, в республике есть, но, по сравнению с количеством недоумевающих по этому поводу жителей региона, таких немного. В основном люди считают, что лучше было бы оставить всё как есть: сохранить название аэропорта «Якутск» или добавить к нему название местности, в которой он расположен — Туймаада. Многие придерживаются мнения, что если уж присваивать аэропорту имя великого человека, то это должен быть не Валерий Кузьмин, а учёный и общественный деятель, поэт, прозаик, драматург Платон Ойунский.

А вообще «о взлётно-посадочной полосе и работе надо думать, чтобы самолёты не разбивались», советуют, комментируя инициативу, якутяне.

«Тот, кто предлагает такие вещи обыкновенный подлиза от власти, который хочет показать себя. Этот прием старый очень... Нужно также какие-нибудь грамоты придумать, значки медальки и всё такое, только бы не занимать главным — своей непосредственной работой и безопасностью полётов», — также пишут якутяне.

«Зачем? Поясните мне кто-нибудь». «В первую очередь название должно быть красивое. Чем плохо название Туймаада?» «Ло-

гичнее по названию местности». «Зачем эти лишние траты на переименование?» «При всём уважении к Кузьмину, название аэропорт имени Кузьмина звучит не очень», — высказывают мнения жители Якутии.

«Это после того как самолет SSJ 100 его имени сломали при приземлении по вине служб аэропорта. Это, видимо, такой вид компенсации», — также пишут якутяне, вспоминая, что этой модели самолёта «Суперджет» и было как раз присвоено имя Валерия Кузьмина.

Напомним, Валерий Кузьмин был первым лётчиком из народа саха. Являлся командиром Якутского объединённого авиационного отряда регионального управления гражданской авиации, а также Героем Социалистического Труда. Кузьмин активно участвовал в Великой Отечественной войне, а после её окончания помог освоить побережья Северного Ледовитого океана и искать алмазные месторождения на западе Якутии. В течение 12 лет плодотворно руководил Якутским объединённым авиапредприятием.

Платон Ойунский — очень известная в республике личность. Он фактически является основоположником якутской литературы советского периода. Творчество Ойунский совмещал с научной и общественной деятельностью. Его рассказы, повести, драмы вошли в золотой фонд литературы народа саха. Имя Платона Алексеевича Ойунского присвоено Саха академическому театру, Литературному музею в Якутске, улицам в населённых пунктах Якутии, в том числе в городах Якутске, Мирном, Нерюнгри.



Жители Челябинской области предложили сразу 89 имен выдающихся личностей, которые могут быть присвоены челябинскому аэропорту.

«Всего нам поступило 300 писем, в которых предложено 89 имен для названия челябинского аэропорта. Сегодня мы этот список систематизируем. Завтра он будет рассмотрен на расширенном заседании общественной палаты», — сказала сотрудница этой организации, добавив, что позже из списка будет составлен шорт-лист.

Она добавила, что среди пред-

ложенных имен — поэты, писатели, музыканты, философы, врачи, педагоги, режиссеры, архитекторы, строители, летчики, космонавты, меценаты, альпинисты и разведчик. В тройке лидеров — выдающийся учёный Игорь Курчатов, возглавлявший Челябинскую область в 1996-2010 годах губернатор Петр Сумин и шестикратная олимпийская чемпионка Лидия Скобликова.

Аэропорт Благовещенска предлагают назвать именем Леонида Гайдая или Константина Циолковского.

Всего общественники предложили более 10 вариантов имен знаменитых соотечественников, которые могут быть присвоены аэропорту в рамках проекта. Имена претендентов, среди которых — генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Муравьев-Амурский, Герой Советского Союза Нина Распопова, советский режиссер Леонид Гайдай, учёный Константин Циолковский, озвучили на заседании рабочей группы конкурса.

«Сейчас фамилии размещаются на сайте «Великие имена.рф», и по 29 октября жители имеют возможность внести в списки свои

предложения имен тех людей, которые в него не попали. Если предложений одной фамилии будет 500, то фамилия автоматически вносится в список», — сообщила член Общественной палаты Амурской области Екатерина Снежко.

Она также отметила, что на заседании рабочей группы были предложены имена участника Сталинградской битвы, экс-руководителя аэропорта в Благовещенске Михаила Орлова, советского писателя, инженера-геодезиста Григория Федосеева и народного художника России, автора оконписи Александра Тихомирова.



Аэропорт Владивостока предлагают назвать в честь генерал-губернатора Восточной Сибири, основателя Владивостока графа Николая Муравьева-Амурского или адмирала Николая Кузнецова,

говорится в заявлении председателя Общественной палаты Приморского края Бориса Ступницкого. Граф Николай Муравьев-Амурский сыграл видную роль в истории расширения российских владений. Кроме основания Хабаровска и Владивостока, к его заслугам относят заселение Приамурья, открытие водного пути на Камчатку, первые проекты Транссибирской железнодорожной магистрали.

Николай Кузнецов — советский военно-морской деятель,

адмирал Флота Советского Союза. Накануне нападения Германии на СССР он принял действенные меры по повышению боеготовности флотов, а в ночь на 22 июня 1941 года отдал приказ о приведении флотов в полную боевую готовность. Это позволило избежать потерь кораблей и морской авиации. Во время войны Кузнецов был членом Ставки Верховного Главнокомандования, постоянно выезжал на корабли и фронты.

Аэропорт Камчатки предложено назвать именем основателя Петропавловска-Камчатского штурмана Ивана Елагина.

По информации регионального министерства образования и молодежной политики, инициатива присвоить аэропорту имя штурмана Ивана Елагина, который является основателем Петропавловска-Камчатского, принадлежит молодежным общественным организациям и спортивным объединениям. «Это поистине великий мореплаватель, исследователь на-

шей малой родины. Поэтому вполне резонно, что молодежь решила, что штурман Елагин — наиболее достойная кандидатура для того, чтобы его именем назвали главный аэропорт полуострова», — подытожила заместитель министра образования и молодежной политики края Людмила Черемисина, чьи слова приводятся на сайте министерства.



Кстати, проголосовать за присвоение аэропортам имен великих людей можно в самолете.

Как проинформировал дополнительно секретарь Общественной палаты РФ Валерий Фадеев, голосовать за присвоение аэропортам дополнительных названий в рамках проекта «Великие имена России» можно на сайте, с помощью SMS, в социальных сетях, в волонтерских пунктах на территории воздушной

гавани, а также на борту самолета. На сайте проекта есть список городов. «В эту тему вовлечены десятки тысяч волонтеров, посты волонтеров расположены на железнодорожных вокзалах и в аэропортах», — сообщила ранее руководитель Всероссийского общественного движения «Волонтеры Победы» Ольга Амельченкова.

Мониторила ситуацию
Анна Солец

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Руководство ПАО «Туполев» заподозрили в растрате более 150 млн рублей «на юрслуги»

Уголовное дело возбуждено по факту растраты. Подозреваемые или обвиняемые в настоящее время нет, а само расследование начали по договору завода с адвокатом Татьяной Каменской, документы подписали в 2012 году. Согласно договору, адвокатской конторе выплатили 153,9 млн рублей за якобы оказанные юридические услуги. Однако в самом «Туполеве» есть юридическое управление, которое должно было проводить эту работу. Схема растраты напоминает еще одно уголовное дело, в рамках которого арестованы гендиректор НПО им. Лавочкина Сергей Лемешевский, руководитель правовой дирекции НПО Екатерина Аверьянова и адвокат Игорь Третьяков.

Арбитраж оставил в силе решение по делу о переименовании авиакомпании «Азимут»

Девятый арбитражный апелляционный суд Москвы оставил в силе решение суда первой инстанции по иску люксембургской компании «Азимут Интернэшнл», которая хотела добиться переименования авиакомпании «Азимут» (базируется в Ростовской области). По данным системы СПАРК, люксембургская «Азимут Интернэшнл», которая принадлежит Илье и Александру Клячину, в 2009 году зарегистрировала права на 24 разных товарных знака, в том числе на «Азимут отель» и Azimut Hotels. Авиакомпания «Азимут» подала в Роспатент заявки на товарные знаки «Авиакомпания «Азимут» и Azimuth Airlines в ноябре 2017 года для занятия авиаперевозками, в настоящий момент они проходят экспертизу.

Ирландская фирма предъявила требование к «ВИМ-Авиа» в размере 2,4 миллиарда рублей

Компания «МКЭП Юроп Лимитед» (Ирландия) подала заявление в Арбитражный суд Татарстана о включении долга перед ней в размере 2,4 миллиарда рублей в реестр требований кредиторов ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа». Об этом сообщает Российское агентство правовой и судебной информации (РАПСИ). Заявление иностранной компании суд рассмотрит 4 декабря. Представитель должника в суде пояснил, что у авиакомпании имеется имущество, достаточное для погашения задолженности. Он также сообщил, что из бюджета ожидается получение возмещения на сумму более 500 миллионов рублей. В настоящее время потерпевшими по уголовному делу признаны четыре компании.

«Аэрофлот» потребовал от аэропорта Томска заплатить за поврежденный птицами самолет

Сумма иска — 1,6 млн рублей, во столько авиакомпания оценила стоимость ремонта самолета. Инцидент с самолетом «Глобуса» в аэропорту «Богашево» не единичен. В июне 2016 года самолет А320, выполнявший рейс Томск-Москва, был вынужден вернуться из-за попавшей в двигатель птицы, а в июле Ан-24, летевший в Томск из Сургута, совершил дополнительный круг перед посадкой из-за птиц на взлетно-посадочной полосе. В результате инцидентов никто не пострадал. Томская транспортная прокуратура ранее заявляла, что у аэропорта отсутствует часть оборудования, которое отпугивает птиц. В результате аэропорт нанял для отстрела птиц бригаду охотников.

Суд смягчил приговор четырем фигурантам уголовного дела о хищении на «Восточном»

Мосгорсуд смягчил приговор в отношении четырех фигурантов дела о хищении 1,3 миллиарда рублей при строительстве космодрома «Восточный», сообщает РАПСИ. Фигуранты были признаны виновными в совершении преступлений, предусмотренных ч.4 ст. 159 УК РФ (мошенничество, совершенное в особо крупном размере) и ч.4 ст. 174.1 (легализация денежных средств, приобретенных в результате совершения преступления). Приговор суда первой инстанции изменен, фигурантам назначены сроки лишения свободы в колонии от 3 до 5 лет и денежные штрафы от 500 до 750 тысяч рублей. Все осужденные по решению суда будут отбывать наказание в колонии общего режима.

В Саратове после прокурорского вмешательства сотрудникам завода «Сокол» выплачена зарплата

Установлено, что организация, занимающаяся ремонтом самолетов и иных летательных аппаратов, имеет задолженность по выплате заработной платы перед 47 сотрудниками за август 2018 года в размере почти 1 млн рублей. С целью защиты трудовых прав граждан прокурор Заводского района г. Саратова в отношении и.о. директора предприятия и юридического лица ООО завод «Сокол» ЗАО «САЭ» возбудил дела об административном правонарушении по ч. 6 ст. 5.27 КоАП РФ (невыплата заработной платы в установленный срок). Благодаря принятым мерам прокурорского реагирования задолженность по заработной плате перед работниками предприятия погашена в полном объеме.

Авиакомпания «Россия» оштрафована за нарушение прав пассажиров в Тюмени

Тюменской транспортной прокуратурой установлено, что воздушное судно А319 авиакомпании «Россия» вылетело из аэропорта «Рошино» с задержкой на 15 часов по причине технической неисправности. Вместе с тем, вопреки требованиям Воздушного кодекса Российской Федерации и Федеральных авиационных правил пассажиром задержанного рейса своевременно не была предоставлена услуга по обеспечению напитками (при ожидании отправления рейса более двух часов); визуальное и звуковое информирование о возможности получения напитков не произведено. Авиакомпания привлечена к административной ответственности в виде штрафа в размере 20 тысяч рублей.

Из груза в аэропорту «Толмачёво» пропали дорогие гаджеты на сумму 250 тысяч рублей

9 октября т.г. сотрудники грузового терминала заметили повреждение упаковки груза, прибывшего из Москвы. При детальном рассмотрении оказалось, что из посылки пропали три мобильных телефона на сумму 250 тысяч рублей. Работники терминала обратились в полицию. Правоохранители задержали подозреваемого, им оказался 23-летний работник склада. «Как выяснилось, он похитил дорогостоящую электронную технику и вплескании спрятал ее у знакомой в Искитимском районе. В ходе обыска сотрудники полиции обнаружили и изъяли похищенное», — сообщает Управление на транспорте МВД РФ по СФО. Злоумышленнику может грозить до шести лет лишения свободы.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Специалисты ЦАГИ завершили испытания усовершенствованного несущего винта вертолета «Ансат»

В процессе эксперимента ученые института испытали модель несущего винта в дозвуковой аэродинамической трубе — при скорости потока от 40 до 80 м/с и под различными углами атаки. Полученные результаты показали, что в новой компоновке улучшаются аэродинамические характеристики: коэффициент полезного действия исследуемого объекта увеличивается на 5 процентов, тяга становится больше на 200–250 кг. При этом не вырастают нагрузки в системе управления вертолетом. Работы проводились по контракту с Казанским вертолетным заводом. Сейчас также ведутся совместные с КВЗ исследования по уменьшению шума вертолета на местности.

Модернизация военно-транспортных вертолетов Ми-171Ш завершится в 2020 году

«Вертолет Ми-171Ш с расширенными возможностями в настоящее время находится на стадии опытно-конструкторских работ. В ходе наземных и летных испытаний специалистами Московского вертолетного завода имени М.Л. Миля и ряда специализированных государственных институтов и летных центров будет проведена оценка тактико-технических характеристик данной машины», — говорится в сообщении компании-разработчика. Модернизированный вертолет будет предназначен для обеспечения действий сил специального назначения при выполнении задач по борьбе с терроризмом. Производство этой машины планируется развернуть на Улан-Удэнском авиационном заводе.

Американский вертолет-разведчик S-97 Raider в ходе испытаний достиг скорости в 374 км/час

Специалисты американской компании Sikorsky, «дочки» LockheedMartin, провели новый этап испытаний перспективного скоростного вертолета-разведчика S-97 Raider. Короткое видео о состоявшихся проверках опубликовано на канале LockheedMartin в YouTube. В частности, во время испытательного полета, состоявшегося в конце сентября, вертолет впервые преодолел рубеж скорости в 200 узлов, разогнавшись до 202 узлов (374,1 километра в час). В настоящее время S-97 участвует в тендере Армии США на разработку и поставку новых разведывательных винтокрылых летательных аппаратов, которые должны будут заменить устаревшие вертолеты OH-58D KiowaWarrior.

Вертолетные перевозки возобновились на Ямале после завершения навигации по рекам

На Ямале из-за отсутствия развитой дорожной сети многие поселки отрезаны от «большой земли», добраться к ним летом можно только по рекам, а зимой — по зимникам. Круглый год, в том числе и в период распутицы, работают только перевозки вертолетами. «С 10 октября возобновлены перевозки пассажиров вертолетами в отдаленные населенные пункты ЯНАО. Первый борт по маршруту Салехард — Питляр — Мужы — Горки и обратно отправился из аэропорта Салехарда», — говорится в сообщении пресс-службы губернатора региона. Ранее в департаменте транспорта и дорожного хозяйства сообщили, что на Ямале есть более 20 вертолетных площадок, в стадии окончания строительства — еще 20.

Проект по производству VRT500 в Бурятии получит господдержку в 2,7 миллиарда рублей

«В Министерстве промышленности и торговли РФ подведены итоги заседания конкурсной комиссии по отбору совместных проектов участников промышленных кластеров, претендующих на субсидирование части затрат по производству продукции в целях импортозамещения. Проект производства легкого многоцелевого вертолета VRT500 кластера высокотехнологичного машиностроения и приборостроения Республики Бурятия получит государственную поддержку», — сообщил министр промышленности и торговли Бурятии Алексей Мишенин на своей странице в Facebook. Инвестиции в реализацию проекта составят более 2,7 млрд рублей, из них более 520 млн рублей — госсубсидии.

Подразделения МВД и ГСЧС Украины получат четыре новых вертолета от AirbusHelicopters

Три вертолета для Государственной службы по чрезвычайным ситуациям (ГСЧС) Украины и один — для Национальной гвардии Украины поступят от компании AirbusHelicopters в рамках украинско-французского контракта до конца 2018 года, сообщил министр внутренних дел Арсен Аваков. «Мы переходим в мир новых технологий», — отметил министр. Для новых вертолетов уже начали готовить летный состав, который пройдет обучение во Франции. Как сообщалось ранее, в июле Украина и Франция подписали контракт на приобретение 55 вертолетов AirbusHelicopters для украинской системы государственной авиационной безопасности и защиты.

Парк воздушных судов компании «ПАНХ» пополнился новым вертолетом Agusta Westland

AW189 — гражданский многоцелевой вертолет средней грузоподъемности, созданный компанией LeonardoHelicopters для выполнения разнообразных задач, включающих транспортные, поисково-спасательные, пассажирские и другие перевозки. В стандартной комплектации салон вертолета оборудован 16 пассажирскими креслами. По желанию в салоне можно установить 19 посадочных мест. Воздушное судно, поступившее в компанию, включает в себя всё оборудование, необходимое для выполнения полетов по обслуживанию морских судов и буровых платформ (конфигурация ОФФШОР), и будет использоваться «ПАНХ» для авиационных работ при строительстве Турецкого потока.

Разбившийся в Иркутской области вертолет эксплуатировали с просроченным сертификатом

Как следует из материалов на сайте Росавиации, сертификат летной годности у вертолета Robinson R44, который на прошлой неделе упал реку Витим в Иркутской области, был выдан на срок до 4 июля 2020 года, но был аннулирован 5 июля текущего года. Причины такого решения не поясняются. По данным Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры, вертолет принадлежал «Артели старателей «Витим», которая ведет добычу золота. Ранее сообщалось, что вертолет Robinson зацепился за провода и упал в реку Витим в 4 км от города Бодайбо. На его борту находились два человека.

Успеть за минуту

В аэропорту Домодедово пассажиры смогут самостоятельно сдать багаж в три касания

Московский аэропорт Домодедово и авиакомпания S7 Airlines внедрили смарт-технологию Self-Bag Drop (SBD) для самостоятельной регистрации пассажиров и сдачи багажа. Процедура занимает меньше минуты и значительно сокращает время, необходимое для выполнения предполетных формальностей.

Технология разработана компанией SITA — мировым лидером в сфере информационных и телекоммуникационных решений для авиационной индустрии. Совместное тестирование на стойках регистрации S7 Airlines проводится с начала сентября. За это время было получено около 1000 положительных откликов пассажиров о новом сервисе.

К концу года уже 24 стойки регистрации в аэропорту Домодедово будут оснащены киосками SBD, что позволит пользоваться сервисом пассажирам других авиакомпаний.

У специального киоска Scan&Fly на стойке регистрации пассажир сможет самостоятельно сдать багаж. Устройство оснащено сканером документов и ручным инфракрасным сканером штрих-кодов. Если у пассажира на руках есть посадочный талон и багажная бирка*, для регистрации багажа потребуется всего три касания. Сначала нужно поднести к сканеру печатный или электронный посадочный талон с кодом, затем отсканировать бирку и наклеить ее на сумку. Если у путешественника еще нет бирки, ее можно распечатать в



киоске. Сумку с наклеенной на нее биркой пассажир ставит на транспортную ленту.

«Это важный этап в трансформации путешествия из аэропорта Домодедово. Мы активно внедряем безбумажные и смарт-технологии, чтобы пассажиры могли свободно управлять своим временем в аэропорту. Мы рады, что внедрили технологию SBD вместе с нашими важными партнерами S7 и SITA, с которыми разделяем общие ценности: технологичность, стремление к инновациям и высокое качество сервиса», — сказал директор Московского аэропорта Домодедово Игорь Борисов.

«Авиакомпания S7 Airlines активно использует новые технологии, чтобы сделать путешествие наших пассажиров максимально комфортным. Возможность самостоятельно зарегистрировать и сдать

багаж позволяет существенно сократить время пребывания в аэропорту. Дома или на работе пассажир может зарегистрировать себя и личный багаж на рейс, оплатить дополнительные услуги, а в аэропорту — только распечатать посадочный талон на репринтере и сдать чемодан на стойке самостоятельной регистрации багажа. Это займет всего несколько минут. Затем можно сразу проходить в зону контроля», — отмечает Светлана Кулюкина, директор департамента пассажирского опыта S7 Group.

«Как показали исследования компании SITA, автоматизация процесса прохождения регистрации в аэропорту значительно экономит время пассажиров и помогает сформировать более благоприятное впечатление о качестве сервиса. Поэтому мы очень рады, что благодаря сотрудничеству с аэропортом До-

модедово и авиакомпанией S7 мы смогли донести до российских путешественников преимущества нашей технологии самостоятельного оформления багажа, которой уже успешно пользуются более 55 авиалиний в 40 аэропортах по всему миру», — комментирует Дмитрий Краснов, вице-президент SITA в России и странах СНГ.

Аэропорт Домодедово реализует широкомасштабную программу по переходу на безбумажные технологии обслуживания. Так, с 2017 года в терминале установлены eGate — автоматизированные турникеты для обработки электронных посадочных талонов. Они позволяют пассажирам самостоятельно пройти контроль при входе в зону вылета и на борт самолета. Для этого авиапутешественникам достаточно приложить QR-код на мобильном устройстве к сканеру.

Проект аэропорта Домодедово по внедрению технологии безбумажного обслуживания стал финалистом конкурса Moscow Urban Forum Community Awards — ежегодной премии городских сообществ, независимых инициатив, частных стартапов, внесших значительный вклад в развитие Москвы. eGate вошел в число лучших в номинации «Городские технологии».

**Самостоятельно распечатать багажную бирку пассажир может при электронной регистрации на рейс, если эта услуга предоставляется авиакомпанией.*

Московский аэропорт Домодедово является одной из крупнейших воздушных гаваней России. В 2017 году аэропорт обслужил 30,7 млн человек. Маршрутная сеть включает 66 уникальных направлений. Домодедово выбран для полетов в Москву членами ведущих мировых авиационных альянсов — StarAlliance и oneworld. Домодедово — единственный в России аэропорт, который на регулярной основе обслуживает Airbus A380 и Airbus A350-900.

По стандартам ИКАО

Авиационный учебный центр Пулково подводит итоги первого года работ

Авиационный учебный центр (АУЦ) управляющей компании аэропорта Пулково «Воздушные Ворота Северной Столицы» (ВВСС) организовал день открытия дверей в честь празднования первого года работы. За это время обучение в центре прошли более 1100 сотрудников аэропорта и 60 внешних слушателей.

Авиационный учебный центр воздушных ворот Санкт-Петербурга получил лицензию Министерства Образования РФ на проведение дополнительных профессиональных программ повышения квалификации 3 октября 2017 года. Сегодня центр осуществляет подготовку сотрудников аэропорта Пулково, авиакомпании и других авиапредприятий по широкому спектру программ профессионального обучения и дополнительных профессиональных программ повышения квалификации, включая обучение авиационного персонала по дисциплине «Авиационная безопасность».

Кроме того, специалисты наземных служб аэропортов могут пройти обучение по дисциплинам «опасные грузы 8, 9, 10 категории ИКАО/ИАТА», «пассажирские перевозки», «центровка и контроль загрузки воздушных судов», «аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов».



Для руководителей, инженерного состава и преподавателей авиационных учебных центров осуществляется обучение по дисциплинам «управление безопасностью полетов», «аэродромное обеспечение полетов», «подготовка преподавателей авиационных учебных центров».

АУЦ действует на основании Лицензии на ведение образовательной деятельности Комитета по образованию Санкт-Петербурга на право реализации программ профессионального обучения и дополнительного профессионального образования, а также сертификата Федерального агентства воздушного транспорта № 299 от 16 мая 2018 года.

Все преподаватели АУЦ — это специалисты авиационной отрасли с уникальной практической экспертизой, большим опытом работы и высокой квалификацией, подтвержденной международными и российскими сертификатами.

Учебно-методическая база сформирована на основе отраслевых российских и международных стандартов. Современные, оснащенные всем необходимым учебные классы, а также специальные тренировочные зоны обеспечивают комфортные условия обучения и возможность практической отработки полученных знаний и навыков. Высокий уровень качества образовательных услуг АУЦ поддерживается благодаря специально разработанной и непрерывно функционирующей системе менеджмента качества.

В 2019 году АУЦ пополнит портфель новыми образовательными программами по дисциплинам: «опасные грузы 12 ИКАО/ИАТА», «транспортная безопасность», «противообледенительная обработка воздушных судов на перроне», «обслуживание маломобильных пассажиров», «организация обслуживания воздушных судов на перроне».

«Корпоративный университет ВВСС — уникальное пространство для обмена опытом и развития управленческих кадров авиационного бизнеса. Уже более пяти лет корпоративный университет успешно развивает команду лидеров аэропорта, реализует проекты по внедрению изменений, принимает делегации других компаний для обмена опытом и эффективно управляет знаниями компании.

Создание собственного АУЦ аэропорта в составе корпоративного университета стало ло-

гичным и востребованным продолжением этой деятельности. Мы гордимся тем, что аэропорт Санкт-Петербурга, один из старейших и ведущих авиатранспортных комплексов страны, теперь имеет возможность развивать профессиональные компетенции сотрудников аэропортов на самом высоком уровне», — отметила заместитель директора по персоналу и руководитель корпоративного университета ВВСС Людмила Антонова.

«Уже в первый год работы услугами АУЦ воспользовались многие аэропорты и авиакомпании России, а также другие предприятия, работающие в сфере гражданской авиации. Для нас очень приятно, что за такой короткий срок учебный центр успел заслужить репутацию современного отраслевого учебного центра на базе одного из лучших аэропортов страны. Образовательный процесс в АУЦ Пулково строится таким образом, чтобы выйти за пределы формального обучения, насытить широкую теоретическую базу конкретными примерами из практики, предоставить условия для полноценной отработки полученных знаний и дать эффективные инструменты для решения рабочих задач. Мы благодарны нашим клиентам за доверие и планируем расширять спектр предлагаемых учебных программ в соответствии с потребностями отрасли, поддерживая высокий уровень качества при их реализации», — подчеркнула руководитель авиационного учебного центра аэропорта Пулково Мария Ермак.

Более подробная информация о программах АУЦ Пулково, правила и образцы заявки на обучение доступны на сайте аэропорта Пулково в разделе «Об аэропорте» — «Авиационный учебный центр».

Инкубаторы для профи

Если аксиома «ученье — взлет» справедлива, то окрыляют сегодня цифровые технологии



Александр Юрчик

С докладом о путях повышения конкурентоспособности выпускников вузов и качества их подготовки выступила **Надежда Ярушкина**, доктор технических наук и заведующая кафедрой «Информационные системы» Ульяновского государственного университета. Она проанализировала проблемы инженерного образования, за качество которого всегда отвечали и отвечают сегодня только государственные вузы. Назвала, в частности, инновационные направления в организации подготовки специалистов.

В их числе — интерактивное автоматизированное дистанционное обучение, которое должно сочетаться с решением практических задач. Будущий инженер должен уметь сам делать проекты, чтобы понимать, как изготавливается конечное изделие. Профессиональный стандарт должен сочетаться с образовательным. Сегодня существуют 1100 профессиональных стандартов. На стыке профессиональных и образовательных стандартов определяются дефицитные компетенции.

В авиастроении по результатам экспертных оценок были выявлены важнейшие из них. В их число входит проектирование. Положение дел с подготовкой по данной специальности является противоречивым. Когда речь шла о проектировании под заданную цену и управление конфигурацией, оценка качества образования была дана 0,5, но, когда дело дошло до умения работать в мультифункциональных командах, она составила всего 0,17.

В области производства результаты были признаны достаточно высокими, хуже обстоит дело с управлением купленной продукцией и развитием сети поставщиков. Этим направлениям не обучают ни на экономических факультетах (нужно знать инженерное дело), ни на инженерных (нужно знать экономику). Проблемной стала и специальность, связанная с послепродажным обслуживанием.

Самые серьезные проблемы выявились с управлением производственной программой, с компетенциями управленцев среднего и высшего звена. Принцип «образование через всю жизнь» невозможно отменить, он будет работать и в новых условиях. Современный же авиационный инженер должен знать не только свою специальность, но и промышленную экономику и интернет вещей.

Все университеты сегодня должны перестроить модули образовательных программ таким образом, чтобы в них были включены упомянутые предметы наряду с аддитивными технологиями и т.п. Необходимые научные группы есть не везде, а те, которые уже созданы, ещё не довели свои про-

граммы до уровня массовости. Существует и проблема установления связи между кафедрами, вызванная консервативностью мышления и нежеланием решать задачи, которые не закреплены за собственной кафедрой.

На конференции были представлены и практические шаги в данном направлении. Президент Ульяновского государственного университета **Юрий Полянский** рассказал о подготовке специалистов по профессиям, связанным с «индустрией 4.0». Университет в 2014 году выиграл конкурс по подготовке кадров для ОПК. Конкурс состоял из двух частей: собственно подготовка кадров и поддержка инфраструктуры. Став победителем, вуз получил финансирование и усовершенствовал лабораторный комплекс, а также оснастился программным обеспечением.

В деле подготовки инженеров-конструкторов и технологов университет сотрудничает с авиастроительным комплексом. Формат сотрудничества расширяется, и партнёром вуза сегодня является Ульяновское КБ приборостроения.



Надежда Ярушкина

Пять лет назад при университете был создан центр компетенций по авиационным технологиям и авиационным моделям, объединивший несколько структур внутри университета и налаживший сотрудничество с сторонними организациями. В состав центра входят лаборатория, научно-исследовательский центр CAD-технологий, студенческое конструкторское бюро, а в 2014 году на «Авиастаре» была открыта базовая кафедра цифровых технологий авиационного производства. На кафедре ведётся подготовка специалистов по проектированию и конструированию, разработке технологий авиационного производства.

Инновационные подходы сегодня требуются при подготовке не только по инженерной специальности, но и по лётной. С докладом о государственно-частном партнёрстве при подготовке кадров выступил проректор по качеству Ульяновского института гражданской авиации имени Б.П. Бугаева **Алексей Оленёв**. Он напомнил, что в 2007 году на конференции по этой же тематике было отмечено, что в Европе подготовка пилота стоит 70.000 долларов, в то время как в России в Ульяновском вузе — 150.000. При этом российских пилотов в то время не учили летать на «Боингах» и «Эрбасах» и английскому языку. Но спустя 12 лет выпускники УИГА начали осваивать иностранные воздушные суда наряду с отечественным «Суперджетом», овладевая и технологией работы в «стеклянной» кабине. Из всех выпускников 50 процентов знают английский язык на достаточном уровне, чтобы быть допущенными к международным полётам. Ульяновский институт гражданской авиации готовит и инже-

нерные кадры. Совместно с компанией «ГазпромнефтьАэро» была основана кафедра авиатопливообеспечения.

Задача государственно-частного партнёрства состоит в том, чтобы удешевить процесс подготовки специалиста, сократить срок обучения и, вместе с тем, повысить качество подготовки. «Газпромнефть Аэро» дала вузу техническое задание и сформулировала условия, которое звучит так: после окончания курса обучения выпускник должен поступить на работу на производство и не путать один инструмент с другим.

В деле подготовки лётного состава ульяновский институт сделал значительный прорыв. Стоимость подготовки пилота по сравнению с 2007 годом снизилась до 50.000 долларов, чему в значительной степени способствовало то, что учебные воздушные суда, на которых воспитанники вуза осваивают лётное мастерство, т.е. самолёты DA-42, начали производиться в России, а именно в Екатеринбурге на УЗГА. Но со стороны руководства авиакомпанией «Аэрофлот» поступили замечания, состоящие в том, что выпускники не обладают компетенцией работы в компании. Решением этой проблемы являются более тесные контакты курсантов со специалистами ОрВД и с техническими специалистами, обладающими опытом обслуживания воздушных судов.

Сегодня появился новый риск, связанный с тем, что персональные компетенции преобладают над требованиями организации. Выпускники вуза востребованы как в России, так и за рубежом, и многие уходят работать в иностранные компании, так как в них выше оплата труда. Путь решения проблемы потери кадров — переход на целевые контракты.

На ближайшие 12 лет перед руководством Ульяновского института гражданской авиации стоит задача более тесно наладить связь с исследовательскими вузами и предприятиями. В настоящее время начато сотрудничество с ГосНИИ ГА. В перспективе необходимо более тесно выстраивать связи с эксплуатируемыми организациями, как это сделано с авиакомпаниями «Аэрофлот» и «ЮТэйр». Помимо этого, необходима связь с вузами, которые задают инновации на этапе проектирования.

По словам Алексея Оленёва, связь между вузами установить не просто по тем же причинам, по каким их непросто установить между кафедрами. Но за рубежом деятельность всех вузов построена на интеграции. Докладчик также высказал своё суждение о том, нужны

ли ведомственные авиационные вузы и нужно ли их заменить частными. По его мнению, должны существовать те и другие, но в равных условиях, т.е. иметь одинаковое количество аэродромов и т.д.

Конференция обсудила и вопросы, связанные с современным рынком труда. Директор кадрового центра Ульяновской области **Николай Лаптев** изложил перспективы развития кадрового обеспечения авиапрома в Ульяновской области и отразил роль службы занятости. В службе занятости Ульяновской области сегодня одновременно ведётся работа с молодёжью и с инвесторами. Этот опыт необходимо сделать всероссийским.

Принцип непрерывности обучения действует на предприятии «Авиастар-СП», где с 2012 года работает свой учебный центр, имеющий лицензию на подготовку по рабочим специальностям. С докладом по данной теме выступила **Ольга Дмитриенко**, временно исполняющая обязанности замгендиректора по персоналу завода «Авиастар-СП». Внутрифирменное обучение строится по нескольким направлениям: повышение квалификации основных рабочих, вопросы промышленной безопасности, охрана труда. Предприятие постоянно переоснащается — появляются новые станки и инструменты, что требует переподготовки специалистов. Ежегодно через учебный центр проходят 3000 рабочих. Процесс их обучения осуществляется не только на предприятии, но и в сторонних организациях, с которыми заключаются соответствующие договоры.

Инновационные подходы необходимы и в деле подготовки персонала авиакомпаний. **Ольга Садыхова**, управляющий директор Корпоративного университета группы компаний «Волга-Днепр» рассказала о деятельности корпоративного университета компании. К основным направлениям здесь относится подготовка руководителей-лидеров, кадрового резерва на ключевую руководящую должность, повышение квалификации авиационного персонала и производственного резерва (выпускники вузов без опыта работы). Важную роль играют программы подготовки молодых специалистов (так называемые «инкубаторы») для ввода в строй выпускников вузов, не имеющих опыта работы. В такие «инкубаторы» уже было осуществлено два набора специалистов инженерно-авиационной службы из Ульяновского института ГА и из Ульяновского государственного университета.

По аналогичному принципу осуществляется программа подготовки пилотов на самолёты Boeing-747-800F, и в настоящее время она ведётся для пилотов отечественных ВС. В конце 2018 года подобные «инкубаторы» начнут действовать для подготовки специалистов коммерческой службы и инженерных центров. Реализация программы начнётся этой осенью.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ



БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

За три года в Сирии погибли 112 российских военных, потеряны 8 самолетов и 7 вертолетов

«На данный момент потери наших Вооруженных Сил в Сирии составляют 112 человек, почти половина из которых приходится на катастрофу Ан-26 и сбитый Ил-20», — сообщил глава комитета Совета Федерации по обороне Виктор Бондарев, выразив соболезнования семьям погибших. «Из техники потеряны 8 самолетов и 7 вертолетов». По его словам, это на порядок меньше потерь советских войск в Афганистане и американских в Ираке за тот же период. «Российская контртеррористическая операция в Сирии доказала: мы научились воевать. Ведь важнейшим критерием военного мастерства является не только сам факт победы, но и ее цена», — отметил сенатор.

Все погибшие в катастрофе Ил-20 в Сирии военные представлены к орденам Мужества

«Семьям погибших Министерством обороны Российской Федерации оказывается вся необходимая поддержка и помощь», — рассказали в Минобороны РФ. Военное ведомство возложило вину за произошедшее на израильские ВВС: «Израильские военные предупредили о нанесении ударов по сирийским объектам всего за минуту и неверно указали направление работы истребителей F-16, что не позволило вовремя вывести самолет Ил-20 из-под удара сирийских систем ПВО и привело к гибели российских военнослужащих». Такая позиция России подкрепляется объективными данными радаров комплекса С-400 и записями переговоров с израильской стороной.

Объединенная авиастроительная корпорация «внимательно следит за санкционной повесткой»

Накануне помощник главы минфина США Маршалл Биллингсли сообщил о том, что ведомство рассматривает возможность введения санкций против российской компании «Сухой» под предлогом того, что самолеты ее производства якобы могут использоваться при совершении химических атак в Сирии. В июле 2006 года авиастроительная фирма Сухоу уже попадала под американские рестрикции. Тогда Вашингтон обвинил ее в поставках в Иран технологий двойного назначения. Однако санкции в отношении «Сухого» были отменены в ноябре того же года. Компания «Сухой» является одним из лидеров на мировом рынке боевых самолетов и занимает первую позицию в России.

Американские СМИ предрекли поражение F-22 в бою с российским истребителем 5-го поколения

Как сообщает Business Insider, не так давно в небе над Аляской встретились новейшие истребители ВВС США и ВКС РФ. По мнению автора материала, F-22 Raptor явно не хватает вооружения для завоевания господства в воздухе. Истребители Су-30СМ и Су-35 на фоне американских машин выглядят мощнее: они способны нести больше ракет, а также обладают лучшей маневренностью. Эксперты утверждают, что если формальный перехват российский истребителей превратится в реальный воздушный бой, то F-22 окажется в очень неблагоприятных условиях. Однако, что несмотря на преимущества самолетов ВКС РФ возможности F-22 дадут им шанс в подобном противостоянии.

В Липецке завершилось российско-индийское авиационно-тактическое учение «Авиаиндра-2018»

На базе Государственного центра подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Минобороны России прошло совместное российско-индийское лётно-тактическое учение «Авиаиндра-2018». В составе индийской делегации прибыли около 20 летчиков истребительной, штурмовой, армейской и военно-транспортной авиации, а также специалисты инженерно-авиационной службы, группы руководства полетами, службы безопасности полетов и другие. В учении на двух авиационных полигонах в Липецкой и Воронежской областях задействованы самолеты Су-30СМ, МиГ-29, Су-25, Ан-26, вертолеты Ми-8 Воздушно-космических сил», — отметили в Минобороны.

Госдеп США одобрил продажу шести самолетов Boeing P-8 Poseidon Южной Кореи на \$2,1 млрд

Также сообщается, что была одобрена продажа Южной Кореи 64 зенитных управляемых ракет Patriot MIM-104E Guidance Enhancement Missile-TBM missiles на сумму \$501 млн. В заявлении отмечается, что контракт с Южной Кореей «укрепит обороноспособность этой страны», являющейся близким союзником США. «Продажа этого оборудования не изменит баланс сил в регионе», — считает Пентагон. Главным исполнителем контракта будет компания Boeing. Законодательство США обязывает Минобороны уведомлять Конгресс о планах продажи оружия или военного снаряжения другим странам. У Конгресса есть 30 дней, чтобы заблокировать сделку, но это происходит крайне редко.

Работы по созданию учебного самолета CP-10 остановлены из-за отсутствия финансирования

Российские власти до сих пор не выделили средства на серийное производство перспективного учебного самолета CP-10, который для ВКС создает КБ «Современные авиационные технологии». При этом CP-10 хорошо показал себя на последних летных испытаниях, рассказал летчик-испытатель Виктор Королев: «Испытывали демонстратор CP-10 вплоть до «штопора». Машина выходит из него замечательно». Летчик добавил, что на данный момент он выполнил 85 полетов на CP-10 и охарактеризовал самолет, как соответствующий всем требованиям для обучения летчиков. Между тем, сразу после получения конструкторской документации Смоленский авиазавод готов начать сборку CP-10.



ИНТЕГРАЦИЯ

Ростек обеспечит сервисное обслуживание вертолетных двигателей в 12 странах Азии

АО «ОДК-Климов» и вьетнамская компания Helicopter Technical Service Company подписали дистрибьюторский договор о сервисном обслуживании вертолетных двигателей типа ТВ3-117 и ВК-2500. Компании будут заниматься поддержкой эксплуатации двигателей и главных редукторов вертолетов в 12 странах Азии. Для этого в Вунгтау (Вьетнам) до конца нынешнего года будет создан Центр интегрированной логистической поддержки. «ОДК-Климов» будет выполнять ремонт силовых установок, осуществлять поставку двигателей, деталей и узлов, запасных частей, обучать персонал техническому обслуживанию двигателей и главных редукторов ВР-14/ВР-252.

Сергей Аксенов предложил правительству Сирии создать совместную авиакомпанию

«Вопрос, который требует решения, — возобновление авиасообщения между Дамаском и Симферополем. Возможно, инструментом для решения этого вопроса станет создание совместной авиакомпании», — предложил глава Крыма Сергей Аксенов премьер-министру Сирии Имаду Хамису на встрече в Дамаске. «Конечно, компания может создаваться с привлечением частного капитала», — отметил он. В настоящее время полеты в Сирию осуществляют две авиакомпании — Syrian Airlines и Cham Wings. Регулярное авиасообщение с Крымом отсутствует. Делегация Крыма посетила Дамаск с официальным двухдневным визитом для подписания соглашений об экономическом сотрудничестве.

С 2020 года компания Aero Vodochody начнет выпуск нового тренировочного самолета L-39NG

Новый тренировочный самолет L-39NG придет на смену UTC L-39 Albatros, сообщает Radio Praha. Как утверждают производители, несмотря на схожесть обозначения, являющегося данью уважения к успехам прошлого, ныне речь идет о принципиально новом самолете. L-39NG имеет большую дальность полета, улучшенные аэродинамические качества, он также более безопасен. В конструкции использовано большое количество композитных материалов. На первом этапе производства, как сообщают представители фирмы Aero Vodochody, будет выпущено более сорока L-39NG. Речь идет о выполнении заказов, поступивших из Португалии, США и Сенегала.

Российские авиакомпании смогут совершать значительно больше рейсов во Францию

Состоялись консультации авиационных властей РФ и Французской Республики. В результате два раза увеличена квота на выполнение нерегулярных рейсов из России во Францию — с 40 до 80. Предоставлены и дополнительные права российским грузовым перевозчикам: теперь полеты из России в Париж смогут выполняться с частотой 5 рейсов в неделю. Получено столь необходимое для грузовых перевозчиков право совмещения промежуточных пунктов и пунктов за пределами Франции, что позволит перевозчикам существенно снизить издержки. Французской стороне было предоставлено право осуществления полетов в РФ для второго перевозчика.

Аэропорт Уфы прекратил обслуживание рейсов турецкой Atlasglobal Airlines из-за ее долгов

«С 11 октября международный аэропорт Уфы был вынужден прекратить обслуживание авиакомпании Atlasglobal Airlines. Решение связано с задолженностью перевозчика за аэропортовое обслуживание рейсов. Авиакомпания не выполнила ранее взятые на себя обязательства по погашению дебиторской задолженности», — сообщила пресс-секретарь авиаузла Татьяна Ризван. По ее словам, авиаперевозчик, который выполняет рейсы в Россию из Антальи и Даламан, был заранее уведомлен о прекращении обслуживания. «Пассажирам, которые приобрели билеты на рейсы авиакомпании, рекомендуем обратиться в авиакомпанию или к туроператорам», — добавила она.

Холдинг «Вертолеты России» передал Лаосу партию из четырех отремонтированных Ми-17

Машины были отремонтированы выездной бригадой специалистов входящего в холдинг АО «356-го АРЗ», сообщили в пресс-службе холдинга. Церемония передачи прошла на авиационной базе в городе Вьентьян. Отремонтированные Ми-17 осмотрели заместитель министра обороны Лаоса и начальник генерального штаба. В ходе торжественного мероприятия экипаж ВВС Лаоса выполнил показательный полет на отремонтированной машине. «В завершение стороны провели переговоры по вопросам поставок новой вертолетной техники и продолжению сотрудничества в области сервисного обслуживания ранее поставленных вертолетов Ми-8/17 и Ка-32Т», — отмечается в сообщении.

Hupnu Air впервые выполнила транзитный рейс из Монголии через Бурятию — в Китай

«Впервые в истории выполнен такой рейс, транзитом через три страны: рейс Улан-Батор — Улан-Удэ — Манчжурия. Это возможно благодаря присвоению (в 2017 году) нашему аэропорту статуса открытого неба, пятой степени свободы воздуха (позволяет принимать самолеты иностранных компаний для транзитных рейсов)», — сообщил генеральный директор аэропорта Байкал Евгений Сивцов. Полеты по новому маршруту будут осуществляться два раза в неделю на самолете ATR 72 французско-итальянского производства, способного перевозить до 70 пассажиров. «Сегодняшний рейс полностью заполнен, ближайший тоже», — отметил Сивцов.

Казанский вертолетный завод успешно провел обучение технических специалистов из Судана

Программа включала теоретическую и тренажерную подготовку на вертолет Ми-17В-5. Обучение прошли пилоты, бортиженеры, специалисты по авиационному и радиоэлектронному оборудованию. Программа длилась около месяца и включала в себя теоретические и практические занятия, в том числе на комплексном тренажере вертолета с отработкой упражнений в части экстремальных случаев в полете и имитацией отказов двигателя. Специалисты заказчика успешно сдали экзамены, после чего был подписан акт завершения обучения. Сегодня в авиапарке Судана — более 20 вертолетов типа Ми-17 разных модификаций производства KB3, поставленных с 2004 по 2015 годы.

МБР против МАКа

Правительство продавило идею о создании Международного бюро по расследованию АП



Высокий профессиональный авторитет «генерала в юбке» вкупе с модельной внешностью обеспечивают Председателю МАК Татьяне Григорьевне Анодиной гендерное равенство и уважение среди коллег мужчин. Но по этим же причинам и недоброжелателей хватает...

После формирования в России и в других государствах СНГ национального воздушного законодательства и создания соответствующих национальных уполномоченных органов Соглашение 1991 года в значительной мере утратило свои функции.

Согласно распоряжению Евразийского межправительственного совета от 14 августа 2017 года «О создании органа по расследованию авиационных происшествий» был подготовлен проект Соглашения о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов в составе представителей государств Евразийского экономического союза: Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, России.

Проект Соглашения одобрен Правительством Российской Федерации.

Документом определены основные функции Бюро:

- расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов в соответствии с требованиями документов ИКАО;
- обеспечение независимого и беспристрастного расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов;
- сотрудничество и взаимодействие Сторон в отношении расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов, международное сотрудничество Сторон с другими заинтересованными государствами;
- разработка и использование общего набора правил и процедур по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов;
- содействие использованию общего инструктивного материала, руководств и справочников для специалистов по расследованию;
- повышение квалификации и совершенствование опыта специалистов по расследованию.

«Проект Соглашения предусматривает приведение Сторонами национальных законодательств в соответствие с правилами в области расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов, разработанными Бюро на основе документов ИКАО. По согласованию с другими заинтересованными государствами Бюро сможет самостоятельно проводить расследования или участвовать в проведении таких расследований со

вместно с национальными органами по расследованию. Бюджет Бюро будет формироваться за счет долевого вноса Сторон», — говорится в документе.

Вступление в силу Соглашения не повлечет прекращения действия Соглашения 1991 года и позволит начать формирование актуализированной в соответствии с документами ИКАО правовой базы и подготовку специалистов в области расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Это, по замыслу авторов документа, создаст необходимые условия для обеспечения выхода России из Соглашения 1991 года.

В соответствии с Федеральным законом «О международных договорах Российской Федерации» Соглашение после подписания будет подлежать ратификации, поскольку содержит положения, отличные от предусмотренных российским законодательством.

«Основной функцией нового Бюро станет экспертное расследование обстоятельств авиационных происшествий», — подчеркивается в сообщении Минтранса России.

Данная функция реализуется через ряд других. В том числе, это разработка и использование общего набора правил и процедур по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов, материалов и справочников, руководств для специалистов по расследованию. Предполагается обмен данными о происшествиях и инцидентах с ИКАО, оснащение комиссий по расследованию необходимым оборудованием, обучение специалистов по расследованию, выпуск рекомендаций по безопасности полетов, отмечают в Минтрансе.

Проще говоря, МБР призвано в перспективе заменить структуру Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Такова, обремененная в столь конспиративную форму, сверхзадача авторов и разработчиков документа.

Напомним, что постепенное лишение МАК его функций в Российской Федерации началось в конце 2015 года, когда премьер-министр Правительства РФ Дмитрий Медведев распорядился передать функции комитета по сертификации самолетов и их деталей Росавиации, Минпромторгу и Минтрансу. А сертификация — для тех, кто понимает — это такая тумбочка, в которую складывают свои пожертвования все, кто в ней нуждается. И тумбочка эта никогда

не бывает пустой! При этом самые трудоемкие и связанные с большой ответственностью вопросы расследования авиационных происшествий и катастроф так и остались за МАКом. Сейчас, похоже, государство решило сделать следующий шаг и уже полностью отказаться от услуг Межгосударственного авиационного комитета, создав свою национальную структуру, которая бы полностью подчинялась российскому Правительству (сиречь — Минтрансу).

Какова же цена вопроса? Увы, в проекте распоряжения Правительства Российской Федерации об этом ничего не сказано. И не может быть сказано, так как все расходы Правительства еще год назад закрепились в федеральном бюджете на законодательном уровне. И ни в Совете Федерации, ни в Государственной Думе данная поправка к бюджету о вспоможении на создание еще одного госоргана не принималась и, насколько нам известно, даже не рассматривалась.

Как известно, подлинную независимость любого расследования способна обеспечить только финансовая независимость и неангажированность расследователя. «Бюджет Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов будет формироваться за счет долевого вноса сторон», говорится в проекте по его созданию. Каким-то образом, позвольте узнать?

Планируется, что новая структура Министерства транспорта РФ подпишет соглашения со странами Евразийского экономического союза: Арменией, Белоруссией, Казахстаном и Кыргызстаном, которые и возьмут МБР на содержание. Но, как говорится, съест-то он съест — да кто ж ему даст! Одно дело финансировать независимую авторитетную, укомплектованную высокопрофессиональными специалистами-расследователями и экспертами международно-признанную организацию. И совсем другой коленкор — кормить новую чиновничью структуру российского минтранса!

Полагаем, в государствах ЕАЭС на этот счет есть своя собственная точка зрения.

«...Понимая свою ответственность перед мировым авиационным сообществом и руководствуясь принципами Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации, 12 новых независимых государств постсоветского пространства — одного из крупнейших ре-

гионов мира — заключили межгосударственное Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства... Были созданы и успешно функционируют все эти годы его межгосударственные органы — Межгосударственный Совет по авиации и использованию воздушного пространства, как Высший его орган, и Межгосударственный авиационный комитет как исполнительный орган Межгоссовета».

Вправе ли наш симпатичный премьер-министр г-н Медведев своим распоряжением дезавуировать межгосударственное соглашение 12 новых независимых субъектов международного права? Вопрос риторический.

Напомним...

«30 декабря 2014 года Милли Меджлис Азербайджанской Республики единогласно ратифицировал внесенной Президентом Азербайджанской Республики Соглашение между Межгосударственным Советом по авиации и использованию воздушного пространства (Межгоссовет по авиации) и Правительством Азербайджанской Республики «Об условиях работы Межгоссовета и пребывании штаб-квартиры в г. Баку».

Это Соглашение аналогично Соглашению с Правительством Российской Федерации, ратифицированному Федеральным Собранием, «Об условиях пребывания МАК и его штаб-квартиры в г. Москве». Решение о размещении штаб-квартиры Межгоссовета, также, как и избрание Председателя МАК Татьяны Анодиной Президентом Межгоссовета было единогласно принято на 34-ой сессии всеми полномочными представителями новых независимых государств 6 декабря 2013 года.

Сегодня Межгоссовет и МАК взаимодействуют на основе международных соглашений, в том числе, в рамках полномасштабных соглашений в области летной годности и безопасности полетов с Индией, Канадой, Китаем, США, странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки, международными организациями, ИКАО, ИАТА, EASA, COCESNA, ИФАЛПА, ИТСА, СНГ, ЕврАзЭС, ОДКБ и других».

75 ГОСУДАРСТВ И 19 МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ признают легитимность и авторитет Межгосударственного авиационного комитета! А российские чиновники, решающие свои частные задачи и сводящие свои личные счета с неподконтрольной структурой, считают это необязательным.

Ознакомлен ли глава российского Правительства — дипломированный юрист, подмахнувший распоряжение об упразднении МАКа и замене его на Международное бюро по расследованию, с сутью вопроса и возможными юридическими коллизиями, чреватых международным скандалом? Вряд ли, скорее всего его просто обвели вокруг пальца. Так бывает. Даже на самом высоком уровне. Автору этих строк известен лишь один факт, когда недовольство работой Межгосударственного авиационного комитета было формализовано: это несогласие нынешней, русофобски ориентированной администрации Польши с результатами расследования катастрофы самолета экс-президента этой страны Леха Качиньского. Никаких иных документов, бросающих тень на работу специалистов МАК и репутацию его руководства, в природе не существует. Особо отметим, что Межгосударственное Соглашение, Межгоссовет и МАК зарегистрированы в ООН под эгидой ИКАО.

Так что подождет с поздравлениями и поблещиваниями. Еще не вечер...

Гл. редактор

Окончание. Начало на с. 2

В конце этого лета, когда американский штат Калифорния охватили гибельные лесные пожары, ведомство, ответственное за борьбу с огнем, столкнулось с дополнительной проблемой. Как минимум 20 процентов из имеющих авиаправщиков — самолетов, способных применяться для тушения пожаров, — не смогли подняться в воздух. И это не технические проблемы, а просто — отсутствие пилотов, которые могут ими управлять.

И это вряд ли можно назвать проблемой узкоспециализированного рынка.

В мае одна из крупнейших в мире коммерческих авиакомпаний — Emirates заявила, что планирует временно приостановить полеты на нескольких самолетах в том числе из-за «проблем с графиками пилотов».

На протяжении последних месяцев крупнейший европейский лоукостер Ryanair регулярно страдает от забастовок своих пилотов, что привело к отмене тысяч рейсов. Компания объяснила забастовки «ошибками планирования», но европейские СМИ со ссылкой на источники в компании называют причиной массовые потери летного персонала, перетекающего в другие компании.

Переполненные аэропорты

По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в следующие 15-20 лет для коммерческих рейсов понадобится 620 тысяч новых пилотов.

Простыми словами, все мы стали летать больше.

В 1970 году, по данным Всемирного банка, перелеты совершили около 311 миллионов человек. Спустя 40 лет эта цифра поднялась до 2,6 миллиарда.

В 2017 году путешествия на самолете совершили, согласно данным Международной ассоциации воздушного транспорта, 4,1 млрд пассажиров. К 2036 году эта цифра предположительно поднимется до 7,8 млрд.

«Это классический пример недостатка снабжения и высокого спроса», — говорит бывший пилот гражданской авиации Питер Галл.

«Данное несоответствие создало катастрофическую ситуацию, и дальше она будет становиться только хуже», — считает преподаватель по механической и аэрокосмической технике, профессор университета Западной Вирджинии, опубликовавший заметку об этом явлении в издании The Conversation в июле.

Такое повышение спроса обеспечивает в основном Азиатско-Тихоокеанский регион. Только в Китае, по данным ИКАО, в 2017 году самолеты перевезли 549 млн пассажиров — и эта цифра за последние пять лет удвоилась.

В последнем отчете, опубликованном американским производителем самолетов Boeing, говорится, что региону потребуется 260 тысяч новых пилотов к 2037 году.

Еще одна проблема состоит в том, что нынешний основной костяк пилотов не становится моложе.

Исследование, проведенное производителем авиационных си-

Профессия будущего

Миру нужны тысячи новых пилотов, но где их взять — общего рецепта нет



муляторов — тренажеров для пилотов CAE, показало, что в 2016 году более половины летного персонала было старше 50 лет. Обязательный возраст выхода на пенсию у пилотов в разных странах мира колеблется в диапазоне от 60 до 65 лет.

В некоторых странах, правда, пошли на повышение предельного возраста для работы пилотом, чтобы не отправлять на пенсию опытный персонал. Например, в Японии в 2015 году разрешили работать пилотом до 67 лет.

Но в основном авиаконпании пользуются тактикой переманивания авиаторов из конкурирующих авиалиний.

В прошлом году управление гражданской авиации КНР подсчитала, что в Китае работает 1332 пилота из 56 стран. Это почти 10 процентов всех действующих гражданских пилотов в мире.

Пилотов привлекают щедрыми зарплатами, которые могут достигать 500 тысяч долларов в год до вычета налогов. Заменять тех, кто уволился, не так-то просто.

Утечки могут особенно чувствоваться в регионах с меньшим запасом талантов, таких, как Африка, хотя для некоторых авиаконпаний в регионе иностранный интерес — уже как благословение.

Флагманская авиакомпания ЮАР South African Airlines испытывала финансовые проблемы, из-за которых пилотов и других членов экипажа в рамках сокращения расходов временно передавали компаниям на Ближнем Востоке.

«Мы обеспокоены выживанием авиаконпаний, и наша главная цель — защитить работников SAA и вернуться к положительным финансовым показателям», — заявили в авиаконпании в прошлом июне.

К сентябрю этого года, судя по всему, ситуация не стала лучше: в авиаконпании заявляют, что не могут содержать такое количество работников, и сокращения неизбежны.

Карьерные сложности

Почему же так сложно выучить пилота? Главное препятствие — это дороговизна.

Кандидаты, как правило, сами оплачивают обучение и экзамены, и счет за все это может достигать 200 тысяч долларов. Чтобы добиться права летать на крупном самолете, нужно сначала налетать тренировочные часы.

Щедрые зарплаты, выдаваемые пилотам в Китае, — скорее исключение, нежели правило в индустрии. В США стартовая зарплата может составлять 15 тысяч долларов в год, что ниже минимальной по стране.

«Три главных причины нехватки пилотов — стоимость обучения, требования к рейтингам и соответствующие сборы, а также зарплата и условия работы», — говорит Патрик Смит, пилот и авиационный эксперт, запустивший сайт askthepilot.com («Спросите пилота»).

Среди пилотов преобладают мужчины

5 процентов женщин-пилотов — в мире.

13 процентов женщин-пилотов — в Индии; в этой стране — самый низкий уровень гендерного неравенства в профессии пилота.

4,36 процента женщин-пилотов — в США.

9,7 процента — средняя разница в оплате труда женщин и мужчин, работающих в авиаконпаниях в Британии.

Гендерное неравенство

Чтобы набирать больше летного персонала, возможно, стоит пересмотреть гендерный дисбаланс в профессии.

Международная ассоциация пилотов, крупнейшее профессиональное объединение авиационного сектора, подсчитала, что лишь чуть более 5 процентов пилотов в мире — женщины. Индия занимает особое место — там женщин в этой профессии 13 процентов. Для сравнения, в Британии их доля составляет 4,8 процента.

«В авиации нет заметных ролевых моделей. Не помогает и то, что профессия потеряла свою привлекательность, а кроме того, лишь немногие авиалинии составляют график работы, помня о том, что у пилотов тоже есть право на семейную жизнь», — поясняет Таня Хартер из Европейской ассоциации авиаторов (ECA), представляющей интересы европейских пилотов.

«В целом, это скорее социальная проблема. Возможность выбрать профессию пилота и строить такую карьеру должна быть очевидной для молодых девушек в куда более юном возрасте», — го-

ворит пилот, у которой более 15 лет опыта в гражданской авиации.

Авиаконпании призывают увеличить субсидии на формирование новых штатов пилотов, а также на расширение их учебных программ.

Однако это может увеличить и давление на бюджеты авиаконпаний.

Тем не менее, для авиаконпаний всё в основном хорошо — ассоциация воздушного транспорта выяснила, что в 2017 году прибыль крупнейших мировых авиалиний составила 38 миллиардов долларов.

Однако из-за затрат на сотрудников, по прогнозу на 2018 год, прибыль в секторе сократится на 12 процентов.

Повышение спроса или дефицит?

Не все, однако, считают, что мы имеем дело с кризисом нехватки летного персонала.

В отчете, опубликованном в марте, ECA осматривает статистику и утверждает, что национальные пилотные ассоциации заявили средний показатель безработицы среди пилотов в Европе — 15 процентов.

«Мы бы не стали называть спрос на пилотов дефицитом. Просто нынешняя повестка дня заинтересованных сторон, по-видимому, нацелена на ослабление регулирования в вопросах безопасности с тем, чтобы «разблокировать» для некоторых авиаконпаний возможность привлечения пилотов с более низкими требованиями по зарплате и/или увеличить прибыль некоторых учебных организаций», — считает Таня Хартер.

Тем не менее, ИКАО указывает на необходимость значительных инвестиций в кадровое развитие, чтобы обеспечить приток достаточно квалифицированных пилотов, авиадиспетчеров и других, без кого этот сектор не сможет отвечать ожиданиям в мире.

«Около 80 процентов пилотов, которые потребуются миру к 2036 году, сегодня не летают. Мы прекрасно осознаем решающее значение воздушного сообщения как фактора ускорения социально-экономического развития», — заявляет организация.

«Во множестве регионов такой потенциальный рост означает возможность вызвать поколение из нищеты — буквально и фигурально», — говорит Уильям Рэйлиант-Кларк из ИКАО.

Так что у вас теперь есть еще один повод волноваться по пути в аэропорт.

Фернандо ДУАРТЕ,
Русская служба ВВС

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Американская авиационная администрация FAA вводит распознавание лиц на внутренних рейсах

Этим будет заниматься Администрация транспортной безопасности: в ее планах, в первую очередь, — сотрудничество со Службой таможенного и пограничного контроля США, которая предоставит как базу данных снимков людей, так и технологию распознавания. После этого распознавание лиц в качестве идентификации пассажиров в аэропорту будет внедрено для участников программы TSA Precheck, которая позволяет проходить проверку без дополнительных требований вроде снятия обуви и ремней. Затем компания начнет использовать технологию распознавания лиц на внутренних рейсах. Использование биометрии позволит значительно сократить время на проверку.

Китай к 2020 году создаст трехуровневую систему обслуживания гражданской авиации

Согласно заявлению Управления гражданской авиации КНР (CAAC), система будет включать в себя национальную систему управления информацией отрасли гражданской авиации, семь региональных систем обработки информации, а также расположенные по стране станции службы обеспечения полетов. Такая система «позволит обеспечить своевременное планирование полетов, предоставление информации о метеосостоянии», а также «повысит безопасность отрасли в целом». «План является фундаментальным, системным и ориентированным на предоставление высококачественных услуг отрасли», — сказал глава CAAC Сюй Хао, чьи слова приводит газета ChinaDaily.

В Италии пассажиры смогут воспользоваться едиными билетами на поезд и на самолеты

Правительством Италии разрабатываются мероприятия по переходу транспортной системы страны на единые билеты для пассажиров поездов и самолетов, рассказал журналистам премьер-министр Джузеппе Конте, сообщает информационное агентство Ansa. Такие меры сделают транспортную систему страны более удобной и привлекательной для туристов, им будет проще перемещаться по Италии, подбирая удобное расписание и приемлемые цены, отметил Конте. По его словам, Италия обладает прекрасной инфраструктурой для туризма, а чтобы отдача была максимальной, транспортная система должна быть соответствующим образом модернизирована.

Airbus объявил о намерении разработать облегченный вариант самолета Beluga XL

Транспортные самолеты Beluga XL, разработанные специально для перевозки различных деталей самолетов, включая консоли крыла, имеют максимальную взлетную массу 227 тонн. Однако до этого показателя они загружаются редко. Чтобы снизить аэропортовые сборы, максимальную взлетную массу Beluga XL планируется уменьшить до 205 тонн. Проект грузового самолета Beluga XL стартовал в ноябре 2014 года. В основу положен лайнер A330-200. Новый самолет сможет перевозить грузы массой до 53 тонн. Длина Beluga XL составляет 63,1 метра, размах крыла — 60,3 м, а высота — 18,9 м. Самолет сможет выполнять полеты на расстоянии до 4-х тысяч км при полной загрузке.



Авиаконпания Singapore Airlines возобновила самый долгий рейс в мире

На прошлой неделе Сингапурская авиакомпания Singapore Airlines после пятилетнего перерыва вновь выполнила самый длительный беспосадочный рейс в истории. Полет по маршруту Сингапур — Нью-Йорк длился 18 часов 25 минут, сообщает телеканал CNBC. Самолет Airbus A350-900 вылетел в аэропорту в 5:20 по нью-йоркскому времени (12:20 мск). Авиалайнер преодолел расстояние свыше 15 тыс. км. Singapore Airlines отказались от рейса Сингапур — Нью-Йорк в 2013 году в связи с высокими ценами на топливо, но сейчас было решено его возобновить. На маршруте нет стандартного эконом-класса, авиакомпания предлагает 67 мест в бизнес-классе и 94 — в премиум-эконом.

General Electric подготовила опытный образец двигателя GE9X к сертификационным испытаниям

Американская компания General Electric подготовила опытный образец перспективного турбовентиляторного реактивного двигателя GE9X к заключительному этапу сертификационных летных испытаний, по итогам которых силовая установка будет допущена к установке на новый пассажирский лайнер Boeing 777X. Как пишет AviationWeek, в ближайшее время двигатель смонтируют на летающую лабораторию Boeing 747-400. Заключительный этап сертификационных летных испытаний начнется в ноябре текущего года и завершится весной 2019-го. Сертификационные испытания GE9X проводятся с мая 2017 года. Первый полет лайнера Boeing 777X намечен на март 2019 года.

Вьетнамская авиакомпания Vietjet приобретает 10 самолетов Airbus A321neo за \$1,2 миллиарда

В присутствии премьер-министра Вьетнама Нгуен Суан Фука авиакомпания Vietjet и компания Mitsubishi UFJ Lease & Finance (MUL) входящая в Mitsubishi UFJ Financial Group (MUFG) совместно с французским банком BNP Paribas подписали соглашение о предоставлении средств на покупку пяти новых самолетов стоимостью \$614 млн.

В тот же день французский банк Natixis и инвестиционный дом Японии подписали соглашение о финансировании приобретения еще пяти новых самолетов стоимостью \$625 млрд. Airbus A321neo, которые собирается купить Vietjet, будут новыми и современными, оснащенные двигателями нового поколения, с улучшенной аэродинамикой и салоном.



Ларина Емурсаева — уроженка Чечни и первая женщина-пилот гражданской авиации в истории республики

Авиаметтелеком Росгидромета

Точные данные о погоде — надежные взлёт и посадка

Авиаметтелеком Росгидромета — крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. У нашей организации 15 филиалов по всей стране, авиаметеорологические подразделения, расположенные в 188 аэропортах, общая численность работающих около 3000 человек.

Нашей миссией является: «Повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов национальной и международной гражданской авиации за счет предоставления качественной прогностической и фактической метеорологической информации».

Мы предоставляем авиационным пользователям всевозможную информацию:

- о фактических условиях погоды на аэродромах;
- об ожидаемых (прогнозируемых) условиях на аэродромах;
- об ожидаемых условиях погоды на маршрутах полетов;
- о прогнозируемых опасных для полетов явлениях погоды (болтанке, обледенении);
- о наличии и распространении облаков вулканического пепла;
- о климатических характеристиках для планирования полетов.

Авиапредприятия получают нашу информацию на основе 2,5 тысяч договоров. В течение года на основе этих договоров мы передаём пользователям более 3 миллионов метеорологических сводок.

ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» благодарит всех своих партнеров, которым полезна авиационная метеоинформация, за сотрудничество. Если вы с нами — значит вы заботитесь о безопасности полетов!

123242, Москва, Прокудинский пер. д.2/12, стр. 1, E-mail: aviamettecom@mecom.ru,
Тел. (499) 255-50-75, факс: (499) 795-22-00, Web сайт <http://www.aviamettecom.ru>

К эксплуатации готов!

Новый российский авиационный двигатель ПД-14 для самолета МС-21 сертифицирован Росавиацией



Лед тронулся, господа! Новейший российский высокотехнологичный и конкурентоспособный авиационный двигатель ПД-14 получил Сертификат типа. Документ был подписан руководителем Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Александром Нерадько.

Фактически, получение Сертификата типа подтверждает готовность ПД-14 к реализации и эксплуатации. Можно констатировать: успешно создан первый в современной России турбореактивный

двигатель для гражданской авиации — подчеркнул Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

Как отметил Министр, следующим этапом реализации про-

екта станет валидация Сертификата типа двигателя ПД-14 в EASA, которая намечена на 2019 год.

Одновременно будут осуществляться испытания самолета МС-21 с ДУ с двигателем ПД-14. Сроки создания двигателя изначально были синхронизированы со сроками создания самолета в ПАО «Корпорация «Иркут» — пояснил глава Минпромторга России. Ожидается, что до конца 2018 года будет

произведено и поставлено ПАО «Корпорация «Иркут» 3 серийных двигателя ПД-14.

Реализация проекта позволит значительно увеличить долю российских комплектующих в конструкции перспективного среднемагистрального самолета. Кроме того, будет создан базис для увеличения более чем в два раза продаж российских газотурбинных двигателей, отметил Денис Мантуров.

Напомним, разработка двигателя осуществлялась в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Проект инициирован АО «ОДК» в целях обеспечения альтернативных поставок авиационных двигателей для перспективных российских среднемагистральных самолетов и поддержан ПАО «ОАК».

Двигатель ПД-14 предназначен для перспективного семейства ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 (150-220 пассажирских мест). По сравнению с лучшими в настоящий момент аналогами, в эксплуатации заявленные параметры двигателя обеспечат снижение удельного расхода топлива на крейсерском режиме на 15 процентов.

МИМОЛОТОМ

Поисковики России и США обследовали место падения самолета Catalina в Приморье

Совместная российско-американская поисковая экспедиция обследовала место падения американского самолета Catalina, разбившегося в 1945 году в тайге. Поисковики извлекли из земли образцы обшивки и фрагменты военной формы, сообщил представитель Тихоокеанского флота Николай Воскресенский. Экспедиция по установлению мест падения на территории края американских самолетов работает с прошлого года до 25 мая будущего. Вместе с российскими поисковиками работает группа Агентства по учету потерь и пропавших без вести Министерства обороны США и ученые-археологи Питтсбургского университета.

Со дна Ладожского озера водолазы подняли немецкий бомбардировщик HeinkelHe 111

Водолазы Балтийского флота подняли со дна озера немецкий бомбардировщик, затонувший в годы Великой Отечественной войны. «После выполнения реставрационных работ, HeinkelHe 111 займет место в экспозиции Военно-патриотического парка культуры и отдыха Вооруженных Сил РФ «Патриот» в г. Кронштадте», — сообщили в пресс-службе Минобороны. По информации военного ведомства, в экспедиции по подъему немецкого бомбардировщика в Ладожском озере участвовали 30 военнослужащих, специальное водолазное морское судно, большой гидрографический катер и вспомогательное оборудование.

Следопыты обнаружили обломки советского самолета в ботаническом саду Владивостока

Неожиданную находку сделали участники объединения «АвиаПоиск» Приморского отделения «Поискового движения России». На территории Ботанического сада, прямо в черте города, они разыскали место падения советского военного самолета. Обломки разлетелись по курсу полета на расстояние до 150 м. Поисковикам предстоит выяснить тип летательного аппарата, принадлежность к в/ч, личность летчика и дату катастрофы. Известно, что она произошла до 1969 года», — рассказал глава поискового объединения. Ботанический сад Владивостока существует с 1948 года.

Памятник авиационным техникам установят под Ярославлем на народные пожертвования

Под Ярославлем на аэродроме Левцово появится бронзовый памятник авиатехникам. Прототипом стал авиатехник Макарыч из фильма «В бой идут одни «старики». Его роль сыграл Алексей Макарович Смирнов, который родился в Данилове. Скульптура будет представлять Макарыча, который стоит с поднятой рукой, встречая и провожая пилотов. Проект — заслуженного художника России Елены Пасхиной. На открытие памятника планируется пригласить симфонический оркестр, который исполнит знаменитую «Смуглянку» — так хотели герои фильма в «Бой идут одни «старики».