

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 5 (44195)
Январь 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

6-7 февраля. Москва
МВЦ «Крокус Экспо»
VI Национальная
выставка
инфраструктуры
гражданской
авиации
(NAIS & CA)

Замолвим о бедном угонщике слово



Подробности на с. 10

«Захваченный» борт Аэрофлота сел в Ханты-Мансийске. Теперь сядет сам «угонщик». Отчего же его так жалко...

«Своя колея» Владимира Иринархова

Летчик-испытатель ПАО «Ил» стал лауреатом премии Фонда имени Владимира Высоцкого

Подробности на с. 12



Подробности на с. 6

Чемодан целее будет

Аэропорт «Храброво» начинает обслуживать самолеты с контейнерной загрузкой багажа

Воздушный транспорт гражданской авиации № 5

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
И.о. первого заместителя
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель 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,
Сигнальный презд, д. 19

Заказ Тип. № 0089

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Попиарились и будет!

ВТБ и Сбербанк не предполагают акционерного участия в создании региональной авиакомпания

О необходимости создания в России новой региональной авиакомпании не раз говорилось на различных отраслевых конференциях и совещаниях, не выпускают эту тему из поля зрения и СМИ. И это неудивительно. Если посмотреть на карту авиалиний, связывающих пары городов России, то сегодня маршрутная сеть, накрывающая территорию огромной страны, по сравнению с временами СССР, изрядно поредела. Основной пробел приходится на местные и отчасти на региональные авиалинии.

И вот, кажется, лед тронулся. Развитие регионального и местного сегментов авиатранспортного комплекса стало предметом пристального внимания со стороны государства. В марте прошлого года Президент России поручил расширить перечень межрегиональных маршрутов так, чтобы через шесть лет около по-

ловины таких рейсов выполнялись напрямую (сейчас до 75 процентов этих перевозок проходит через аэропорты Московского авиаузла).

Из реализованных уже региональных проектов следует отметить базирующуюся в Ростове-на-Дону авиакомпанию «Азимут» (один из инвесторов — совладелец

аэропорта Внуково Виталий Ванцев). Кроме того, планы по развитию региональных хабов есть у S7 (в Новосибирске) и у «Аэрофлота» (рассматривался вопрос о возможном создании сразу нескольких хабов в различных регионах РФ). В настоящий момент крупнейшей региональной авиакомпанией является «Ямал», которая



Исаак Биргер родился 27 декабря 1918 года. В 1935 году сразу по окончании средней школы поступил в МВТУ имени Н.Э. Баумана на специальность «Насосы и гидротурбины». В 1940 году закончил его с красным дипломом, был призван в армию и направлен на Рыбинский моторостроительный завод, где строились авиационные двигатели. Осенью 1941 года Рыбинский моторостроительный завод был эвакуирован в Уфу, а Исаак Биргер был отправлен

под Свердловск, на аэродром при авиационном заводе. Там он руководил инженерными работами, а затем стал начальником электростанции и, начав войну рядовым, закончил её лейтенантом.

После войны Исаак Биргер поступил в ЦИАМ, который начал переходить от поршневых двигателей к газотурбинным. Первоначально для их расчётов применялись те же методы, что и для паровых турбин и воздушных винтов, но иные формы деталей и условия работы потре-

бовали и новых подходов. Их вырабатывал именно Исаак Биргер.

Работы велись по трём направлениям: исследования по вопросам механики деформируемых тел, определяющим прочностью деталей в новых условиях работы; развитие общих численных методов расчёта напряжений и



Корпоративный брудершафт

перевезла в прошлом году 1,8 млн человек.

Про поручение Правительства Сбербанку и ВТБ создать авиакомпанию для региональных перевозок стало известно в октябре прошлого года. В банках заявляли, что параметры проекта будут зависеть от оценки нанятого для этого Bain. Глава ВТБ Андрей Костин намекнул, что общие инвестиции могут превысить \$1 млрд. По его словам, фи-

нансирование будет осуществляться на паритетной основе. При этом первый зампред Сбербанка России Лев Хасис уточнил осторожно, что банк отнюдь не собирается становиться акционером новой авиакомпании — его участие будет сводиться «к консультационной помощи и помощи парком воздушных судов на условиях лизинга».

Продолжение на с. 4

На зависть английской королеве

Секретами авиадвигателя «по Биргеру» считаются прочность его конструкции и надежность работы

Незадолго до конца ушедшего года исполнилось 100 лет со дня рождения Исаака Биргера, с 1964 года и до конца своей жизни работавшего заместителем генерального директора ЦИАМ. Не было такого отечественного авиационного двигателя, который создавался бы без его участия. А после его смерти дело учителя продолжили его ученики. Памяти великого инженера, конструктора и учёного была посвящена организованная и проведенная ЦИАМ научная конференция «Динамика, прочность, надёжность авиационных газотурбинных двигателей».

деформаций в конструкциях; разработка методов расчётов на прочность и колебания деталей двигателей с широким использованием результатов работ по первым двум направлениям.

Исаак Биргер разработал основы расчётов всех деталей газотурбинных двигателей — ра-

бочих лопаток, роторов, дисков. В книге «Некоторые математические методы решения инженерных задач» он использовал аппарат интегральных уравнений и привёл решения разных задач к единой системе.

Продолжение на с. 6-7

В погоне за Карлссоном

Boeing испытал пассажирский летательный аппарат — PAV для передвижения по городу

Американская авиастроительная корпорация Boeing провела первый испытательный полет автономного пассажирского воздушного судна (PAV) для передвижения в городских условиях. Об этом сообщает пресс-служба Boeing. Прототип PAV совершил во время испытания управляемый взлет, зависание в воздухе и посадку, в ходе которых были проверены автономные функции транспортного средства и системы управления.

«Еще один первый шаг от Boeing. Мы успешно испытали наше пассажирское воздушное судно. Мы продолжаем развиваться в направлении безопасного и сбалансированного движения в условиях городской экосистемы», — говорится в сообщении одного из лиде-

ров мирового авиапрома.

Во время следующих испытаний будут осуществлены переход между вертикальным режимом и режимом прямого полета, а также сам горизонтальный полет. Этот переходный этап, как правило, является наиболее серьезной

инженерной задачей для любого самолета с вертикальным взлетом и посадкой.

«За один год мы перешли от концептуального проекта к летающему прототипу, — рассказал технический директор Boeing Грег Хислоп. — Опыт и инновации Boeing



сыграли решающую роль в развитии авиации как самого безопасного и эффективного в мире вида транспорта, и мы будем продолжать придерживаться безопасного, инновационного и ответственного подхода к новым решениям».

Приводимый в действие электрической двигательной установкой прототип PAV разработан для полностью автономного полета с момента взлета до момента посадки, с дальностью полета до 50

миль (80,47 км). PAV имеет длину 30 футов (9,14 метра) и ширину 28 футов (8,53 метра).

Созданием прототипа PAV занимаются подразделение корпорации Boeing NeXt, а также дочерняя организация Aurora Flight Sciences, инженеры которой разрабатывают оборудование для вертикального взлета и посадки с помощью электрического двигателя.

Продолжение на с. 11



«У нас есть растущая обеспокоенность за безопасность наших авиалиний в связи с шатдауном... В нашей индустрии, нацеленной на предотвращение риска, мы даже не можем рассчитать текущий уровень риска, не можем предсказать, когда дойдет до момента, когда вся система обрушится», — говорится в заявлении, опубликованном газетой NewYorkTimes.

В заявлении глав профсоюзов сообщается, что во многих аэро-

портах уже закрываются КПП службы безопасности, и их число будет только увеличиваться, инспекторы по безопасности не вернулись к работе на уровне до шатдауна, а возможность аналитиков обрабатывать данные о безопасности полетов и предпринимать критически важные корректирующие действия ослабла.

Подчеркивается, что количество персонала диспетчерских служб уже находится на самом низком за 30 лет уровне, авиа-

Шатдаун — значит кирдык!

Пилоты и авиадиспетчеры в США заявили о «беспрецедентной» угрозе безопасности

Профсоюзы, представляющие интересы американских авиадиспетчеров, пилотов и бортпроводников, выпустили совместное заявление, в котором назвали шатдаун* «беспрецедентной и невероятной» угрозой безопасности, возрастающей с каждым днем.

диспетчеры могут поддерживать эффективность и работоспособность системы только переработками.

«Чтобы избежать краха нашей системы авиации, мы призываем Конгресс и Белый дом предпринять все необходимые шаги для немедленного завершения шатдауна», — отмечается в документе.

Около четверти федеральных учреждений США сократили работу с 22 декабря из-за отсутствия одоб-

ренного бюджета. Президент Дональд Трамп отказывается подписывать бюджет без дополнительных ассигнований на пограничную

безопасность и строительство стены на границе с Мексикой, а демократы в Конгрессе отказываются выделять эти средства.

*Приостановка работы правительства США (англ. Government Shutdown) — временная ситуация в США, возникающая, когда Конгрессу не удастся согласовать финансирование деятельности государственных органов. Нынешний шатдаун начался 22 декабря; когда он может закончиться, неизвестно. Предыдущий рекорд был установлен при президенте Билле Клинтоне: шатдаун продлился 21 день — с 16 декабря 1995 года по 5 января 1996 года. При предшественнике Трампа на посту президента демократе Бараке Обаме был один случай нефинансирования правительства, который продлился с 1 по 16 октября 2013 года. Для Трампа это уже третий шатдаун.



SIRENA TRAVEL

IATA Strategic Partner

LEONARDO PSS

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ





phone DE: +49 69 74308764
phone RU: +7 495 782 01 54
www.leonardo.aero

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Госдума предложила увеличить компенсации авиакомпаний пассажирам за забытый багаж

«Я считаю, нужно законодательно усилить ответственность аэропортов и авиакомпаний за забытый багаж. У людей портятся праздники. Никакой ответственности нет. «Ой, извините, простите» и все. А если ты, не дай бог, компанию чем-то не удовлетворил — у тебя там на килограмм больше багаж — ну просто все: плати по 50-100 евро за каждый килограмм превышения веса — просто казни египетские начинаются. Это нечестно. Они берут деньги и не выполняют то, за что берут. А если человек посмотрел косо — тут же его в «черный список» включают. Если забыли багаж — значит 100 евро заплатите человеку за каждые сутки», — предложил депутат Виталий Милонов («Единая Россия»).

Профильный комитет Совфеда РФ выступил против возвращения «курилок» в аэропорты

Комитет Совета Федерации по социальной политике дал отрицательное заключение на резонансный законопроект, который устанавливает возможность курения табака в специально выделенных изолированных помещениях аэропортов. «Мы, как комитет, дали отрицательное заключение на этот законопроект, мы долго спорили на эту тему. Я в этой ситуации поддерживаю более жесткую позицию Минздрава России» — пояснил глава комитета СФ Валерий Рязанский. По его мнению, государство «не должно снижать порог чувствительности к вопросу курения». Рязанский добавил, что доля курильщиков в России составляет 31 процент, в ряде европейских стран — 10-15 процентов.

Минэкономики подготовлен проект стратегии развития экспорта транспортных услуг в России

Согласно расчетам, объем рынка будет расти почти на 6 процентам в год и к 2024 году достигнет \$29,2 млрд. Доминировать в структуре сектора продолжат услуги воздушного транспорта, на которые и сегодня приходится более 50 процентов. Министерство также делает ставку на развитие транзита по Севморпути, контейнерных перевозок между ЕС и Азией, воздушный транзит. В среднесрочной перспективе ожидается сохранение высокой доли воздушного транспорта: он будет расти на 5,39 процента в год — до \$14,5 млрд в 2024 году. В целом экспорт транспортных услуг покажет «умеренный, но стабильный рост» с темпом 5,75 процента в год — до \$29,2 млрд в 2024 году.

Евгений Дитрих: Минтранс России не ожидает создания новых авиакомпаний в текущем году

«Нет, создания новых авиакомпаний в этом году мы не ожидаем», — заявил Министр транспорта РФ, отвечая на соответствующий вопрос журналистов. В конце 2018 года глава ВТБ Андрей Костин сообщил, что совместно со Сбербанком планирует провести консультации по созданию новой региональной авиакомпании. Он отмечал, что оба банка, уже имеющие опыт в лизинге авиатехники, могли бы способствовать ее созданию. Позже появилась информация, что Сбербанк и ВТБ могут создать регионального перевозчика на базе UTair, которая недавно допустила дефолт по синдицированному кредиту. Официально глава Сбербанка Герман Греф опроверг эту информацию.

На развитие малой авиации в России до 2025 года потребуется 10,36 млрд рублей

При этом дополнительные доходы федерального и региональных бюджетов от ее использования за это время должны составить более 12 млрд рублей, сказано в проекте подпрограммы по малой авиации, которую предлагается включить в госпрограмму «Развитие транспортной системы России». Документ разработали Межрегиональная организация пилотов и граждан — владельцев ВС (АОПА-Россия) и Strategy Partners Group при участии Минтранса, Минэкономразвития, Росавиации и Минвостокразвития, которые представляли свои предложения. Документ призван легализовать работу частных пилотов и владельцев ВС, чья деятельность сейчас частично не урегулирована».

Минвостокразвития попросило Росавиацию разобраться с маршрутами льготных перевозок

Минвостокразвития попросило Росавиацию разобраться с льготными перевозками на Дальний Восток, а также проработать этот вопрос с авиакомпаниями, которые приняли решение не выходить на определенные рейсы, рассказал глава Минвостокразвития РФ Александр Козлов. «Очень важный вопрос — это 5,2 млрд рублей и сегодня Минтранс согласовал это постановление, оно сейчас лежит в Минфине, чтобы выделили дополнительные деньги на льготные авиабилеты. Льготных маршрутов стало больше. Но, сожалению, не все авиакомпании хотят перевозить льготных авиапассажиров, потому что считают, что размер компенсации недостаточный. Росавиации надо разбираться с этими вопросами», — сказал Козлов.

Россия и Китай договорились о сотрудничестве в области сертификации и лётной годности ВС

Китайская сторона завершила выполнение внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Соглашения между Правительствами РФ и КНР о внесении изменений в «Соглашение о повышении безопасности полётов BASA» от 08.09.2001, заключённого путём обмена нотами МИД России и Посольства КНР в России 27 февраля 2018 года. BASA регулирует вопросы двустороннего сотрудничества в сфере сертификации и лётной годности авиационной техники. Внесение упомянутых изменений в BASA открывает возможности для дальнейшего развития сотрудничества и взаимного признания одобрительных документов на авиационную технику.

Глава Сургута Вадим Шувалов поблагодарил экипаж SU1515 и спецслужбы за профессионализм

«Слава Богу, ситуация благополучно разрешилась! Угнанный самолет Аэрофлота сел в аэропорту Ханты-Мансийска... Спасибо экипажу рейса и спецслужбам за оперативность и профессионализм!» — написал Шувалов на своей странице «ВКонтакте». Уже судимый ранее злоумышленник, который по данным СК, находился в состоянии алкогольного опьянения и требовал изменить курс следования самолета на Афганистан, был задержан. Официальный представитель СК РФ Светлана Петренко сообщила журналистам, что по факту действий пассажира рейса Сургут-Москва возбуждено дело по статье «угон воздушного судна, сопряженный с угрозой применения насилия».

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Авиационные власти надеются удержать цены на авиабилеты в 2019 году на текущем уровне

«Очень надеемся, что удастся удержать, хотя это будет очень непросто с учетом того, что стоимость горючего не снижается и компенсацию за рост стоимости авиакеросина авиакомпании пока не получили. Вы знаете, что по ряду авиакомпаний есть трудности, связанные с обслуживанием долговых обязательств, поэтому нам здесь важно удержать ситуацию под контролем», — рассказал глава Минтранса Евгений Дитрих. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, за девять месяцев 2018 года общие затраты авиакомпаний на топливо выросли на 43 процента или на 87 млрд рублей — до 288 млрд рублей. Потребление топлива — только на 9 процентов, до 7 млн тонн.

ФАС заподозрила «Аэрофлот» в завышении цен на перевозку грузов из Москвы в Магадан

«Дело возбуждено по заявлению губернатора Магаданской области об увеличении тарифа на перевозку грузов до 345 рублей за килограмм», — поясняют в ФАС. Ведомство выявило в действиях «Аэрофлота» признаки установления монопольно высоких цен на услуги воздушной перевозки грузов и почты. «Вопрос цен на воздушные перевозки для населения Магаданской области — это вопрос социально значимый. Перевозка грузов и почты воздушным транспортом осуществляется в основном для доставки срочных, скоропортящихся, особо ценных и других грузов. Единственно возможный способ доставки таких грузов в труднодоступные районы — самолетом», — говорится в сообщении.

Сбербанк России намерен поддержать лизинговую сделку «Уральских авиалиний»

О сделке по приобретению 14 самолетов Boeing, стоимостью \$1,5 млрд, стало известно в прошлом году. Тогда же было объявлено, что партнером авиакомпании станет ирландская «дочка» «Сбербанк Лизинг» — SB Leasing Ireland Limited. Для выполнения этого соглашения и своевременных расчетов по договорам операционного лизинга, Сбербанк России откроет перевозчику мультивалютный возобновляемый лимит в сумме \$10 млн с использованием непокрытых аккредитивов. Он будет действовать до конца 2024 года, сказано в материалах «Уральских авиалиний». Готовность госбанка предоставить необеспеченные деньгами аккредитивы позволит избежать оттока денежных средств.

Авиакомпании группы S7 за 2018 год перевезли в общей сложности почти 16 млн пассажиров

Авиакомпании группы S7 («Сибирь» и «Глобус», выполняющие рейсы под единым брендом S7 Airlines) подвели итоги производственной деятельности за 2018 год. За этот период авиакомпании перевезли 15 959 881 пассажира, на 12 процентов больше, чем в 2017 году. Рейсами S7 Airlines по России воспользовалось 11 552 770 пассажиров, на 10,5 процента больше, чем в 2017 году. Рост на международных направлениях составил 16 процентов. В 2018 году на международных рейсах авиакомпании перевезли 4 406 811 пассажиров. Пассажирооборот за год вырос на 11,2 процента и составил 33 168 569 тысяч пкм. В прошлом году на карте полетов S7 Airlines появилось более 30 новых рейсов.

В погранслужбе ФСБ назвали правомерными осмотры ВС «Победы», задержанных в «Пулково»

Досмотры самолетов авиакомпании «Победа» сотрудниками пограничной службы ФСБ, из-за чего 14 и 15 января произошли задержки рейсов, проводились в соответствии с законом, сообщили в пресс-службе пограничного управления ФСБ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Ранее источник в авиакомпании сообщил, что 14 и 15 января в «Пулково» сотрудники пограничной службы задержали рейсы «Победы», попросив вскрыть заранее опломбированные кухонные отсеки на борту лайнеров. По мнению источника, это требование было неправомерно. Из-за этого инцидента «Победа» планирует закрыть международные рейсы из «Пулково» с апреля 2019 года.

Министр транспорта Удмуртии опроверг предположения ФАВТ о банкротстве «Ижавиа»

«31 декабря я общался с Росавиацией, потому что у них было предположение, что мы банкротим компанию. Мы все объяснили. Действительно мы отменили рейсы по хавовой схеме со 2 числа, потому что наземные службы не успевали обслуживать самолеты. Это касается всех аэропортов. Части пассажирам были возвращены деньги, либо приобретены билеты в других авиакомпаниях», — рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства Удмуртии Алексей Горбачев. По его словам, возможно, полеты по хавовой системе могут возобновиться весной. Кроме того, министр рассказал, что генеральный директор «Ижавиа» Александр Синельников готовит презентацию по выходу из кризиса.

ФАВТ рекомендовало двум авиакомпаниям сократить чартерные программы в феврале

В Росавиации прошло очередное заседание рабочей группы по выдаче разрешений на чартерные рейсы в феврале 2019 года. По итогам отчетного периода (Росавиация рассматривала период с 15 декабря 2018 года по 15 января 2019-го) российские авиакомпании выполнили 1720 чартерных рейсов (учитываются рейсы в одну сторону). Несмотря на то, что ни одна из авиакомпаний в этот срок не превысила 10-процентный порог задержек, двум перевозчикам было рекомендовано сократить на 10 процентов планы на чартерную перевозку в феврале. Речь идет об авиакомпаниях AZUR air (задержано 9,4 процента чартерных рейсов из 531 выполненных) и NordWind (6,1 процента из 180).

Минтранс ожидает решения Правительства РФ по субсидиям для перевозок на Дальний Восток

Министерство транспорта РФ ожидает в конце января решения Правительства по дофинансированию программы субсидирования полетов на Дальний Восток на 5,2 млрд рублей. Об этом рассказал министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Ранее «Аэрофлот» временно приостановил бронирование субсидируемых билетов на эти направления после полного освоения лимита государственных субсидий, выделенных на перелеты на Дальний Восток. «Мы направили предложения для принятия решения в Правительстве Российской Федерации, — сказал Дитрих. — Я думаю, что в ближайшее время мы получим какую-то реакцию на эти предложения, поддержанные Ассоциацией эксплуатантов ВТ».

Министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих одобрил проект создания новой региональной авиакомпании и со своей стороны высказал ожидания, что увеличения числа таких авиаперевозчиков будет способствовать снижению цен на авиабилеты.

каждый) и бортпроводников и только тогда подать заявку в Росавиацию на сертификат эксплуатанта, рассмотрение которой может занять от полугода (и неизвестно, с каким результатом). К сказанному следует добавить, что самолеты должны базироваться в каком-то аэропорту.

вавшая самолеты Ту-134, Ан-24, Ан-26 и АTR-72-500. В 2015 году сертификат эксплуатанта этой авиакомпании был по ее же инициативе аннулирован. «ЮТэйр-Экспресс» начала заниматься авиационным сервисом и наряду с этим продолжила управлять аэропортом Варандей.

авиакомпания, будут прямо зависеть от величины предоставляемых субсидий.

Можно предположить, что у крупного игрока, решающего социальную задачу, поставленную Президентом и Правительством, будет возможность лоббировать увеличение бюджетных ассигнований на субсидирование авиаперевозок. В этом случае, складывая все факторы — теоретический доступ к дешевому финансированию, экономию на эффекте масштаба (скидки при приобретении крупных партий воздушных судов, выгодные условия взаимодействия с поставщиками авиатоплива, экономия на управленческих расходах и т.д.), возможный лоббистский потенциал, можно рассчитывать на авиакомпанию, которая станет более устойчивой, чем небольшие региональные перевозчики.

Добавим также, что финансовое участие в создании новой авиакомпании могли бы принять не только ВТБ и Сбербанк. Югра, где, как упомянуто выше, принимается решение о создании авиакомпании, является нефтегазодобывающим регионом, которому и самому такой перевозчик нужен. Вышеупомянутая «ЮТэйр-Экспресс» в ту пору, когда занималась операционной деятельностью, выполняла вахтовые перевозки. Новая авиакомпания может попутно заниматься тем же самым.

Но самым животрепещущим является вопрос о формировании воздушного флота авиакомпании. И дело не только в том, что для данного сегмента их крайне недостаточно, а в том, в какой мере можно рассчитывать хотя бы на то, что есть. Нельзя забывать об обязательствах перед зарубежными заказчиками, а это — поставки первой очереди. SSJ100 доступен на рынке уже сегодня, но применять его будет целесообразно только для маршрутов протяженностью 700-1000 километров, и ВПП в аэропортах должна иметь подбавляющий вид (не говоря уже о том, что должна быть, как минимум, покрыта бетоном).

Ил-114 в отличие от «супера» к аэродромной инфраструктуре почти не притязателен, но его серийный выпуск ожидается только через два года и при обещанных темпах производства (10 самолетов в год) об удовлетворении нужд перевозчика и говорить смешно. Отдельный вопрос — продажная цена, которая в отсутствие полноценной серии низкой не будет, и стоимость эксплуатации. Но Ил-114 является делом будущего. В настоящем в распоряжении будущего перевозчика есть и L-410, производство которого развёрнуто на УЗГА.

По словам Министра транспорта РФ Евгения Дитриха, учредители авиакомпании планируют использовать как отечественные, так и зарубежные воздушные суда. О каких типах из последних шла речь, неизвестно. Да это и не так важно. Любой самолёт зарубежного производства требует создания инфраструктуры, как по эксплуатации, так и по подготовке персонала — и лётного, и инженерного. Свои коррективы могут внести и международные антироссийские санкции.

Создание новой региональной авиакомпании — дело архинужное, но требующее при этом значительных финансовых вложений. То, что ВТБ и Сбербанк согласны участвовать в проекте — отрядный факт. Важно, чтобы их инвестиции использовались по назначению и были конвертированы в новые крылья, а не в заграничную недвижимость.

Петр КРАПОШИН

P.S. Вслед за Германом Грефом глава ВТБ Андрей Костин также опроверг создание региональной авиакомпании на базе Utair. С авиаперевозчиком не ведется никакой работы в данном направлении, заявил он в кулуарах Всемирного экономического форума в Давосе. «История с Utair будто нарочно выдуманная, никакой работы с Utair не планируется. Греф уже опроверг эту информацию», — заявил Костин. Видимо, посчитали господа банкиры, прослезившись и дали задний ход. Зато как славно попиарились!

Попиарились и будет!

ВТБ и Сбербанк не предполагают акционерного участия в создании региональной авиакомпании



Далее, сообщил на Гайдаровском форуме глава Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь, ВТБ и Сбербанк, как и следовало ожидать, проявили интерес к продукции ПАО «ОАК». Бизнес-модель основатели авиакомпании ещё не представили, но дали понять, что она предполагает использование самолётов SSJ100, уже освоенных в эксплуатации и производстве, а также Ил-114, поступление которого в эксплуатацию ожидается в 2021 году. В настоящее время для регионального сегмента российский авиапром больше ничего предложить не может.

Впрочем, предприятия Корпорации могут обеспечить лишь региональный сегмент. Самолёты для местных авиалиний в её продуктовую линейку не входят. А в чью входят? Самолёт ТВС-2ДТС (он же «Байкал») будет строиться в Улан-Удэ на вертолётном заводе. Сектор АОН в самолётостроении такой же структуры, как ОАК, вообще не имеет.

На какой конкретно платформе будет создаваться новая авиакомпания? — тоже «темна вода во облацех». Сообщалось, что она может быть создана на базе Utair, которой из-за долгов грозит банкротство. Рассматривался вариант конвертации ее долга перед Сбербанком в акции авиаперевозчика. Однако Utair имеет долги перед многими банками, о чем мы достаточно подробно рассказали в предыдущем номере «Воздушного транспорта» («От ямы воздушной — до долговой»).

К тому же из двух банков, на которые возложена миссия по созданию авиакомпании, кредитором Utair является только Сбербанк. У ВТБ авиакомпания не одалживалась.

Сбербанк и ВТБ предпочли бы партнерские отношения с будущим региональным перевозчиком, которые состоят лишь в разработке его бизнес-модели, кредитовании и лизинге, уверяет руководство кредитных учреждений. Однако, если понадобится и будет указание сверху, банки готовы стать и акционерами.

Заведомо было очевидно, что создание авиакомпании предполагалось на некой базе. Основывать её с нуля означало бы большие невозвращаемые потери: надо законтрактовать минимум три самолета, нанять для них экипажи (по 5-6 на

Москва и Санкт-Петербург, понятное дело, пролетают по определению.

Глава Росавиации Александр Нерадько уже сообщил, что его служба поддержит формирование такой авиакомпании на принципах ГЧП и готова участвовать в консультациях по выбору типов воздушных судов и проработке маршрутной сети, в том числе в обход МАУ. Он отметил, что эти вопросы будут решаться вместе с Объединенной авиастроительной корпорацией и регионами. Нерадько также пообещал, что новый перевозчик сможет получать субсидии — «как это сейчас осуществляется Росавиацией в рамках поставлений правительства №1242 по развитию региональных перевозок или №1212 по приобретению в лизинг авиатехники». Заявки на создание новой авиакомпании в Росавиацию не поступало, но агентству известно, что вопрос поддержки банками крупной авиакомпании прорабатывается.

Между тем... Губернатор Ханты-Мансийского автономного округа — Югры Наталья Комарова в кулуарах Гайдаровского форума сообщила, что решение относительно создания регионального авиаперевозчика на базе авиакомпании Utair пока не принято. При этом Правительство Югры также подтвердило Минтрансу свою готовность вступить в проект. По мнению Комаровой, Utair подходит для решения этой задачи «по многим параметрам как подготовленная площадка».

Ранее возможность создания региональной авиакомпании на базе «ЮТэйр» допустил вице-премьер Правительства РФ Максим Акимов. Но он отметил, что государство не будет инициатором этого. По его словам, «это должен быть запрос на стороне рынка, самой компании, кредиторов компании». А появившаяся ранее в СМИ информация о создании региональной авиакомпании на базе Utair и аннулировании долгов перевозчика официально отрицает глава Сбербанка Герман Греф. При этом никто не уточняет, на какой базе данная авиакомпания должна быть создана.

Следует отметить, что само предположение о создании региональной авиакомпании на базе Utair не является беспечным. Ещё в 2006 году на её же базе была создана дочерняя авиакомпания «ЮТэйр-Экспресс», эксплуатиро-

Ульяновское самолетостроительное предприятие АО «Авиастар-СП» посетил губернатор региона Сергей Морозов. Свой визит на завод он начал с осмотра производства воздушных судов Ил-76МД-90А, Ту-204, а также находящихся на сервисном обслуживании тяжелых транспортных самолетов Ан-124-100 «Руслан»

Глава региона побывал в цехе, где изготавливаются агрегаты для перспективного пассажирского авиалайнера МС-21. С ходом реализации перспективных проектов Сергея Морозова ознакомил управляющий директор АО «Авиастар-СП» Василий Донцов.

После осмотра производства состоялось совещание, на котором обсудили текущую работу предприятия, итоги 2018 года и перспективы работы над основными проектами. «Я достаточно давно не был на «Авиастаре». И перемены, которые увидел сегодня, поразительны. Хочу поблагодарить администрацию за эту огромную работу. Мы видим, за 11 месяцев прошлого года (в целом у меня пока нет данных) в региональный консолидированный бюджет от завода направлено более 500 млн рублей. Это огромные деньги, которые, несомненно, помогают нам

500 млн — в бюджет региона

Рабочую планерку на предприятия провел глава Ульяновской области Сергей Морозов



в решении многих вопросов, в том числе по повышению качества жизни сотрудников «Авиастара».

В своем выступлении далее Сергей Морозов отметил, что региональное правительство продолжит развитие современной инфраструктуры в районе авиастроителей. «Сейчас активно строятся детские сады и школы, и совсем скоро планируется подобрать здесь большой участок для строительства крытого спортивного комплекса и фут-

больного манежа. Кроме этого, есть ещё несколько интересных предложений по созданию соответствующей инфраструктуры, которая очень хорошо будет воспринята работниками авиазавода», — подчеркнул губернатор.

Управляющий директор АО «Авиастар-СП» Василий Донцов доложил на совещании о первоочередных задачах на текущий год. «Наша основная цель, которую перед собой ставим — выход на се-

рийное производство самолетов Ил-76МД-90А. Это наш основной продукт. Параллельно на «Авиастаре» наращиваются мощности по программе МС-21, выполняются задачи по поддержанию летной годности самолетов Ан-124, в рамках кооперации исполняются обязательства по проектам Ил-112В, Ил-114, «Суперджету». В 2019 году завод должен значительно увеличить объем производства. Все предпосылки к этому есть».

Процесс пошел

«Авиастар-СП» начал изготовление агрегатов для нового регионального самолета Ил-114-300

Заклучен договор о производственной кооперации АО «Авиастар-СП» и АО «РСК «МиГ» о начале строительства второго опытного образца (серийный №0110) нового российского регионального двухмоторного турбовинтового пассажирского самолёта Ил-114-300.

В соответствии с документом на ульяновском авиастроительном предприятии будут изготавливаться панели фюзеляжа (обшивка, стрингеры, сегменты, шпангоуты), люки и двери.

В настоящее время в АО «Авиастар-СП» ведется разработка конструкторской документации на изготовление оснастки, проработка и заключение договоров на закупку покупных комплектующих изделий и материалов. Конструкторское сопровождение работ, а также технические условия поставки продукции будут осуществляться головным разработчиком воздушного судна — ПАО «Ил». Окончательная сборка опытного образца Ил-114-300 будет производиться в АО «РСК «МиГ». Кооперантами по проекту также выступают Воронежское авиастроительное предприятие (ПАО «ВАСО») и АО «КАПО-композит» (г. Казань).

— «Авиастар-СП» является центром специализации ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» по двум компетенциям в рамках проектов «МС-21» и «Ил-112В», — поясняет директор программ по изготовлению компонентов авиационной техники АО «Авиастар-СП» Григорий Истомин. — Завод изготавливает панели фюзеляжа, люки, двери. Именно поэтому он и был выбран в качестве кооперанта по программе «Ил-114».

После изготовления оснастки основные работы по проекту будут вестись в цехах заготовительно-штамповочного, агрегатно-сборочного и механо-каркасного производств. Отгрузка первых панелей фюзеляжа для опытного образца Ил-114, изготовленных в АО «Авиастар-СП», запланирована на январь 2020 года.

Самолёт Ил-114-300 предназначен для перевозки пассажиров, грузов, почты и должен эксплуатироваться со ВПП с искусственным покрытием класса А, Б, В, Г и ГВПП с плотностью грунта 7,5 кг/см², температурой наружного воздуха от минус 50 до плюс 45 градусов. Дальность полёта Ил-114-300 — до 4800 км. Самолёт рассчитан на перевозку до 64 пассажиров.

Сегодня АО «Авиастар-СП» — крупнейшее предприятие России по выпуску авиационной техники. Завод специализируется на производстве транспортных самолетов Ил-76МД-90А, пассажирских самолетов семейства Ту-204, сервисном обслуживании транспортных самолетов Ан-124 «Руслан». Предприятие осуществляет гарантийное и послегарантийное обслуживание авиационной техники. Кроме того, на предприятии ведется монтаж интерьеров и отработка систем самолетов семейства SukhoiSuperjet 100.

«Авиастар-СП» также участвует в кооперации по производству нового среднемагистрального пассажирского самолета МС-21 и Ил-112.



Именем Льва Лановского назван новый бульвар Ульяновска

В строящемся районе авиастроителей Ульяновска, где расположено градообразующее самолетостроительное предприятие АО «Авиастар-СП», произошло важное историческое событие: именем главного конструктора пассажирского самолёта Ту-204 Льва Ароновича Лановского назван новый бульвар. Такое постановление подписал глава города Сергей Панчин.

Лев Аронович Лановский родился 7 января 1927 года в Ташкенте. В 1949 году окончил МАИ. В 1949-1957 годах — главный инженер на заводе № 41 Главного управления гражданского воздушного флота при Совете министров СССР (ГВФ) в г. Минеральные Воды. С 1957 по 1958 гг. работал в Главном управлении ГВФ. В ОКБ А.Н. Туполева — с 1958 года, работал по испытаниям беспилотной техники. С 1967 года в филиале ОАО «Туполев» — Жуковской летно-испытательной и доводочной базе вел работы по испытаниям, доводке, сертификации и внедрению в эксплуатацию самолета Ту-144. Был заместителем начальника Жуковской летно-испытательной и доводочной базы.

С 1982 года — главный конструктор самолета Ту-204 и на начальном этапе самолета Ту-334. Провел постройку, сертификацию и внедрение в эксплуатацию самолета Ту-204-100. Был директором программы серии самолетов Ту-204.

В сложное для страны и авиационной отрасли время Лев Аронович реализовал крупнейший проект Ту-204-300. Этот самолет-универсал востребован и сегодня, он успешно эксплуатируется в авиакомпаниях и государственных структурах.

На протяжении многих лет Лев

Лановский был надежным другом для коллектива «Авиастара». Его деловые советы, профессионализм не раз помогали авиастроителям в выполнении производственных задач.

— Работая бок о бок с этим уникальным человеком, мы создавали конкурентоспособные отечественные авиалайнеры, — подчеркивает директор Ульяновского филиала ПАО «Туполев» Станислав Рыжаков. — Дело, которому посвятил свою жизнь Лев Аронович, вошло в историю российского авиастроения. Его имя, безусловно, достойно быть увековеченным на карте Ульяновска. Лев Аронович был одним из сильнейших конструкторов нашего времени. Он свято верил, что Ту-204 получит одобрение, войдет в серию и пополнит парк отечественных авиакомпаний.

Заслуги Льва Лановского по праву отмечены высокими наградами: он — лауреат Государственной премии СССР и премии имени А.Н. Туполева Российской академии наук. Увековечить имя человека, внесшего значительный вклад в развитие отечественной авиации и историю Ульяновской области — достойный шаг ульяновцев в знак благодарности своему заслуженному соотечественнику.

Задачи обеспечения диверсификации ОПК обсудили депутаты Госдумы и машиностроители

Актуальные задачи законодательного обеспечения диверсификации оборонно-промышленного комплекса обсудили на заседании Комиссии Государственной Думы по правовому обеспечению развития организаций ОПК при поддержке Ассоциации «Лига содействия оборонным предприятиям» и Союза машиностроителей России. В совещании приняли участие представители Минпромторга России, промышленных предприятий и отраслевые эксперты. Единственную авиастроительную корпорацию представлял вице-президент по экономике и финансам Алексей Демидов. В завершении заседания состоялась церемония вручения ведомственных наград Минпромторга России.



Росавиация получила заявку компании ГСС на одобрение нового ресурса самолетов SSJ 100

«Росавиация приняла в работу заявку АО «Гражданские самолёты Сухого» на получение одобрения Главного изменения типовой конструкции самолета RRJ-95: «Установление самолету RRJ-95В назначенного ресурса 15000 полетов, 25000 летных часов», — сообщает пресс-служба Росавиации. В пресс-службе ГСС пояснили, что на данный момент заявленный ресурс самолетов SSJ 100 (RRJ-95) составляет 55000 полетов, 75000 летных часов, а в сообщении Росавиации говорится, скорее всего, о конкретных бортах раннего выпуска. Напомним, начальный назначенный ресурс SSJ 100, сертифицированного в 2011 году, составлял 3 тысячи полетов, 4,5 тысячи летных часов и 5 лет.

Завод «Росатома» в ОЭЗ «Алабуга» станет основным поставщиком композитов для МС-21

«Что касается использования для строительства МС-21 композиционных материалов. Во-первых, когда мы в 2009 году начинали проектировать МС-21, таких материалов просто не было. Сейчас из отечественного сырья изготовлены первые образцы. Они проходят испытания и будут внедряться в конструкцию самолета. То есть, никакой сдвиги сертификации не будет: те, самолеты, которые уже летают, получают сертификат типа в 2020 году. Дальше — замена материала в рамках программы импортозамещения», — сообщил глава ОАК Юрий Слюсарь. Вариант использования материалов китайских производителей также имеет место, но рассматривается ОАК «как параллельный».

Компания «Ильюшин» потратит 128 млн рублей на установку системы слежки за сотрудниками

ПАО «Ил» разместило на официальном портале соответствующий конкурс с начальной стоимостью 128 млн рублей. В техническом задании указано, что данная система должна «обеспечивать перехват исходящих и входящих сообщений и файлов, переданных пользователями» по электронной почте любых почтовых клиентов или браузеров, в мессенджерах ICQ, QIP, Mail.ru Agent, Whatsapp, Yahoo, Jabber, Viber, Telegram и других, а также в чатах соцсетей. Кроме того, система должна перехватывать все сеансы текстовой, голосовой и видеосвязи в Skype. Назначение этой системы — «контроль за несанкционированным распространением конфиденциальной информации».

Украина в 2019 году намерена возобновить строительство транспортных самолетов «Руслан»

Украинское государственное предприятие (ГП) «Антонов» в текущем году намерено возобновить строительство тяжелых транспортных самолетов Ан-124 «Руслан» без российских комплектующих, сообщил заместитель генерального директора концерна «Укроборонпром» Сергей Омельченко: «Мы активно сотрудничаем с несколькими международными компаниями, производящими авиационную технику. Уже сейчас мы на завершающей стадии полной переработки всей электронной составляющей этого транспортного самолета. Надеемся, что она будет окончательно принята инженерной и конструкторской группой ГП, чтобы в этом году начать сборку первого самолета».

ПАО «Туполев» приступает к изготовлению первых опытных образцов авиакомплекса ПАК ДА

Как сообщалось ранее, перспективный комплекс дальней авиации, создаваемый компанией «Туполев», призван заменить стоящие на вооружении Ту-160, Ту-95 и Ту-22М3. Стратегический бомбардировщик-ракетоносец нового поколения будет выполнен по аэродинамической схеме «летающее крыло» и построен с применением стелс-технологий. Он будет дозвуковым и сможет нести больше вооружения, чем Ту-160. В частности, будет оснащён гиперзвуковым оружием и оборонительным вооружением — ракетами класса «воздух-воздух», что позволит ему летать без сопровождения. Выкатка первого опытного образца ПАК ДА планируется в 2021-2022 годах.

«Ил» начинает сборку третьего и четвертого образца транспортников Ил-112В в этом году

«Приоритетными направлениями развития авиационных программ комплекса в 2019 году станут: проведение летных испытаний Ил-112В, а также запуск в производство третьей и четвертой машин», — приводит пресс-служба «Ильюшина» слова генерального директора компании Алексея Рогозина. Ранее в декабре 2018 года второй опытный образец самолета Ил-112В был доставлен в Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) имени профессора Н. Е. Жуковского для проведения статических ресурсных испытаний. Тем временем, первый образец легкого транспортного самолета Ил-112В продолжает готовиться к первому испытательному полету.

АЭРОПОРТ 2019

Транзитным пассажирам разрешат находиться без виз вне пунктов пропуска в аэропортах РФ

С таким предложением Федеральная служба безопасности обратилась в Минтранс России. Служба объясняет это тем, что номеров в гостиницах в «стерильных» зонах при форс-мажорных обстоятельствах может не хватить. Изначально инициатива принадлежала аэропорту «Шереметьево». Мера может спасти ситуацию в экстренных случаях, но удобнее разрешить безвизовый режим для пассажиров, делающих плановую посадку в аэропорту, пояснили в ФСБ. Напомним, в июне 2018 года вышло распоряжение Правительства, разрешающее размещать отели на территории пунктов пропуска, чтобы транзитникам было, где подождать вылета в течение 24 часов.

За время новогодних праздников «Домодедово» принял и обслужил около 1,2 млн пассажиров

Лидером среди российских городов стал Сочи, а самым популярным международным направлением — Дубай, сообщает пресс-служба аэропорта. Города России заняли первые пять строк в топ-10 направлений внутренних и международных воздушных линий. На первом месте находится Сочи — более 58 тысяч пассажиров Домодедово выбрали этот круглогодичный курорт. Вторым по объему трафика стал Симферополь, третьим — Санкт-Петербург, четвертым и пятым — Новосибирск и Краснодар. Дубай сохранил лидерство среди популярных зарубежных городов и занял шестое место в топ-10. В пятерку самых востребованных также вошли Мюнхен, Ереван, Минск и Анталья.

Дмитрий Медведев распорядился передать 230 га земли из лесного фонда под аэропорт Тобольска

Премьер-министр Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев подписал распоряжение о передаче земель лесного фонда в Тобольском районе Тюменской области площадью 229,6 га в категорию земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, обороны, безопасности. На территории Тобольского района построят свой аэропорт нефтехимический холдинг «СИБУР», которому он необходим для реализации проекта «ЗапСиб-Нефтехим». Общий объем инвестиций в строительство аэропорта в Тобольске может составить 8,8 млрд рублей.

Евгений Елин заявил о намерении Смольного ввести в МА «Пулково» режим «открытого неба»

Кандидат в вице-губернаторы Петербурга Евгений Елин заявил о намерении Смольного ввести в Пулково режим «открытого неба», чтобы сделать аэропорт международным хабом. Об этом он сказал на встрече с депутатами Законодательного собрания города от фракции «Справедливая Россия». Речь идет о так называемой «пятой свободе» воздуха: иностранная авиакомпания совершает в российском аэропорту промежуточную посадку, принимает на борт пассажиров и летит в третью страну. По мнению политика, введение «открытого неба» значительно повысит туристический поток в Петербург и сделает его привлекательным центром мирового значения.

Аэропорт «Храброво» начинает обслуживать самолеты с контейнерной загрузкой багажа

Преимущество такой загрузки — в сокращении времени обслуживания самолета и пассажиров. Из самолета выгружаются специальные контейнеры, в которых находится багаж, а не по отдельности каждая сумка и чемодан. По такой же схеме производится и погрузка багажа в самолет. При перевозке в контейнерах багаж менее подвержен повреждениям. Новая технология позволяет повысить эффективность выполнения операций при подготовке самолета к вылету. В прошлом году «Храброво» закупил контейнерный перегружатель TLD TXL-838-UNI, а также необходимые контейнерные тележки. Сотрудники аэропорта прошли специальное обучение новой технологии.

Пассажиропоток в аэропорту «Южно-Сахалинск» в 2018 году составил более 1 миллиона человек

Экономисты АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» озвучили показатели предприятия за 12-месячный период 2018 года. «Одним из достижений главной воздушной гавани островов стал переваливший за миллион пассажиропоток. Что касается наиболее активных периодов, летом и осенью сахалинцы стали больше путешествовать. Пик активности островитян приходится на август и июль, чуть меньше цифры в сентябре», — отмечает заместитель генерального директора по финансам и экономике аэропорта Наталья Селютина. В целом параметры 2018 года имеют тенденцию к качественному улучшению по сравнению с аналогичными периодами предыдущих лет.

Росавиация вновь не смогла найти подрядчика для реконструкции аэропорта Благовещенска

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (подконтрольно Росавиации) признало несостоявшимся повторный конкурс с ограниченным участием на реконструкцию аэропортового комплекса «Игнатьево» (Благовещенск, Амурская область). В материалах сайта госзакупок говорится, что ни один участник не признан соответствующим единым и дополнительным требованиям. Заявки поступили от АО «Гидроэлектромонтаж» (Благовещенск), АО «Трест Гидромонтаж» (входит в группу компаний АО «ТЭК Мосэнерго», подконтрольную Игорю Ротенбергу) и ФГУП «Главное военное строительное управление N7» (бывшее подразделение Спецстроя России)

«Аэропорты Севера» завершат реконструкцию Среднеколымской гавани в Якутии в 2019 году

«В 2019 году будет завершена реконструкция аэропорта «Среднеколымск», где проводятся работы по строительству склада горючесмазочных материалов, ограждения периметра с контрольно-пропускным пунктом и патрульной дороги», — сообщил начальник управления строительства, модернизации и ремонта ФКП «Аэропорты Севера» Виктор Лончаков. Он добавил, что в течение 2016-2018 годов предприятие провело реконструкцию трех аэропортов в арктической части Якутии за счет средств федерального бюджета. ФКП объединяет 31 аэропорт, из которых 29 расположены на территории Республики Саха (Якутия), два — на территории Магаданской области.

На зависть английской королеве

Секретами авиадвигателя «по Биргеру» считаются прочность его конструкции и надежность работы

Первые научные работы Биргера связаны с обеспечением прочности резьбовых соединений. С этой проблемой он столкнулся еще в армии, работая с авиационной техникой. В 1944 году в журнале «Вестник машиностроения» была опубликована его статья по вопросам распределения нагрузки по виткам резьбы. В 1948 году Исаак Биргер защитил кандидатскую диссертацию на тему «Расчет резьбы на прочность», где детально описал распределение нагрузки и напряжений в резьбовых соединениях различного конструктивного исполнения, установил значение теоретического коэффициента концентрации напряжения в этих соединениях и предложил экспериментально обоснованные методы расчета и обеспечения их статической и усталостной прочности. В этих работах он проявил себя как механик-прочник. Многообразие проблем раскрыло все грани его таланта как ученого, инженера и конструктора.



Юрий Гордин

Именно благодаря ученым ЦИАМ, в нашей стране были созданы методы исследования многоциклового усталости, которые в дальнейшем были перенесены на газотурбинную тематику и развиваются до настоящего времени при обеспечении усталостной долговечности лопаток, дисков, роторов и корпусов газотурбинных двигателей. Их конструкции потребовали создания методов расчета деталей с учетом действия изменяющихся за время полета нагрузок и температур. С целью минимизации массы конструкции нужно было максимально использовать свойства материалов. Работы Биргера стали выдающимся вкладом в развитие теории конструкционной прочности двигателя. Он заложил основы строительной механики газотурбинного двигателя.

Исаак Биргер внёс значительный вклад в развитие экспериментальной деятельности ЦИАМ. При его активном участии была внедрена узловая доводка двигателя. В то время, когда он только начинал свою деятельность в ЦИАМ, внедрялись разгонные камеры, где диски доводились до разрушения, подтверждая или опровергая расчетные данные. В это же время монтировались стенды для испытаний на малоцикловую усталость: запуск двигателя, вывод на взлётный режим, взлёт, набор высоты на меньшем режиме, чем на взлёте, и другие нагрузки.

Первоначально ресурсы турбореактивных двигателей были небольшими. Но по мере выхода на показатели от 5 до 6 тысяч часов до первого ремонта, количество циклов стало доходить до 8-10 тысяч с высокими напряжениями. В связи с этим потребовались иные подходы к расчетам прочности изделий. Исаак Биргер занимался соответ-

ствующими исследованиями, разрабатывая новую методику.

Одной из проблем, вставших перед исследователями воздушных винтов и рабочих лопаток осевых компрессоров и турбин, имеющих в начальном состоянии закрученность, явилась их раскрутка при вращении. В 1953 году Биргером было установлено, что в поперечном сечении закрученного стержня имеются две системы касательных напряжений, крутящие моменты которых взаимно уравновешиваются, а деформации сдвига существенно различны, что и приводит к упругой раскрутке стержня. Эти соображения способствовали в дальнейшем созданию современной технической теории закрученных стержней, широко используемой при расчетах лопаток осевых турбомашин. Работы Биргера 1954 года по теории шарнирно закрепленных лопаток способствовали развитию теоретических и экспериментальных исследований в этой области и использованию на некоторых таких двигателях компрессорных ступеней с такими лопатками.

В конце 40-х — начале 50-х годов при создании первых газотурбинных двигателей возникла проблема расчета напряженно-деформированного состояния и несущей способности дисков лопаток турбомашин упругопластической области. Проблема решалась как в NASA, так и в ЦИАМе. Коэффициенты зависели как от формы детали, так и от температуры, даже в упругой области. Биргер решил проблему, преобразовав уравнение задачи в специально предложенные им интегральные уравнения. Их он сформулировал применительно к расчету деталей турбомашин.

В 1956 году вышла книга Исаака Биргера «Некоторые математические методы решения инженерных задач». Интегральные уравнения, которым она была посвящена, были предметом его докторской диссертации «Строительная механика турбомашин».

Еще в начале своей работы в ЦИАМе Исаак Биргер предложил новый подход к диагностике двигателей, который состоял в разрушающем контроле. Он создал теорию диагностики, внедрение которой в практику позволило выявлять отклонение от нормы той или иной детали на ранней стадии и получать об этом соответствующую информацию. Первоначально это были записи, обрабатываемые после по-

лёта. Ученый рассмотрел, в частности, критерии разрушения при действии переменных напряжений, в том числе, при сложном напряженном состоянии и при совместном действии постоянных и переменных напряжений.

Было установлено, что запасы прочности должны определяться в зависимости от наиболее вероятного пути исчерпания прочности детали. Так, например, для лопаток компрессоров определяющим является запас по переменным напряжениям при постоянном значении средних. Были также рассмотрены статистические модели разрушения и доказана возможность применения случайных процессов для описания этого процесса.

Исаак Биргер внёс значительный вклад и в развитие отечественной космической индустрии. В середине 60-х годов специалисты ЦИАМ участвовали в программе по созданию двигателей для знаменитой ракеты «Протон». Расчеты прочности производились под руководством Исаака Биргера. Аналогичные работы он проводил и в рамках программы создания двигателей НК-33 для самой мощной в мире ракеты Н-1, которую называли лунной и даже марсианской.

Биргер принимал активное участие и в компьютеризации ЦИАМ. Коллеги вспоминают, что он ввёл в практику начисление баллов за знание программ. Когда институт оснащался первыми компьютерами, он говорил: каждая уборщица должна знать АЛГОЛ. Названная программа была в ходу даже в конце 80-х годов.

Самый значительный вклад в авиационное двигателестроение Исаак Биргер внёс в качестве руководителя отдела прочности ЦИАМ. При проектировании, доводке и эксплуатации каждого двигателя основные результаты работ подтверждались заключениями института. Все заключения, касающиеся прочности любого двигателя, подписывались или утверждались лично Биргером. Под его руководством была создана отраслевая экспериментальная база прочностных исследований. Он также активно внедрял новые технологии и материалы. Под его руководством внедрялись литые лопатки турбин и диски турбин из гранулированных никелевых сплавов.

Под руководством Исаака Биргера в 1956 году были впервые составлены нормы прочности, ко-



Евгений Марчуков

торые постоянно развивались и дополнялись. Аналогичные документы были разработаны и для ракетных двигателей.

О высочайшем мастерстве Исаака Биргера свидетельствуют многие эпизоды. Один из них связан с доводкой двигателя Д-30Ф6, предназначенного для высотного перехватчика МиГ-31. В процессе доводки произошло несколько случаев разрушения покрывного диска первой ступени турбины с серьезными последствиями. Руководитель КБ, где он создавался, Павел Соловьев обратился за помощью к Исааку Биргеру. В течение нескольких дней он изучал разрушившийся диск, после чего сказал: ищите очень высокую частоту (от 7 до 10 кГц). Эта частота (так называемый «свисток» — автоколебания покрывного диска, которые вызывал прорывающийся в макрозорухлаждаемый воздух) была найдена. Дело оставалось за тем, чтобы устранить дефект.

Еще один эпизод вспоминает заместитель генерального директора ЦИАМ Юрий Ножницкий. В 1980 году при создании 2-й серии двигателя Д-30КП для самолета Ил-76 на турбине высокого давления лопатки начали попадать в резонанс и ломаться прямо на сдаточных испытаниях. Несколько микрон в одну сторону — и лопатка начинала колебаться, на столько же в другую — и она ломалась от контактных напряжений. Конструктор предложил систему допусков, при которой лопатка висит на паре верхних зубцов замкового соединения.

Наряду с этим было сделано поверхностное упрочнение хвостовика лопатки. Было очевидно, что при высокой температуре, в которой работают лопатки, остаточные напряжения долго не сохраняются, но если лопатка со своим замком приработалась, в даль-



Окончание. Начало на с. 2

нейшем проблем быть не должно. Прошло два зимних месяца 1980 года, а лопасти ломались на высоких частотах вращения турбины, что бывает в жаркую погоду.

Директор Рыбинского предприятия **Павел Дерунов** обращается в министерство с просьбой разрешить вновь перейти на одноразовую сборку и сдачу двигателей без промежуточного контроля, так как вследствие того, что двигатели нужно перебирать, завод не выполнял план. Ни один из четырёх заводов Биргера не подписали соответствующий документ, не подписал его и сам Юрий Ножницкий. Тогда он пришёл к Биргеру за советом, что делать? Совет был таков: «Вопрос о прочности надо решать в сухих штабах. Повесь такой лозунг над своим столом». И после этого Биргер поставил свою подпись.

Дальнейшие события показали, что он принял правильное решение. Все решения он принимал сам, не дожидаясь указания свыше. Павел Соловьёв в связи с этим говорил: «Министры приходят и уходят, а Биргер остаётся».



Денис Гращенко

И не остаться он не мог — невозможно вообразить, чтобы Исаак Биргер отошёл от дел. Он жил активной творческой жизнью и не оставлял работу до рокового дня 17 марта 1993 года, когда он поздно пришёл со службы домой, где и потерял сознание. Его увезли в больницу, откуда вернуться было уже не суждено. В этом году Исааку Биргеру исполнилось бы 75 лет. К сожалению, его сегодня нет с нами. Но остались его товарищи и сподвижники, которые помнят времена, когда работали вместе с ним. Остались его достижения, открытия, находки и идеи, которые живут в каждом из отечественных двигателей, созданных с его участием.

Достойным памятником великому инженеру, конструктору и учёному Исааку Биргеру стала посвящённая 100-летию со дня его рождения научная конференция «Динамика, прочность, надёжность авиационных газотурбинных двигателей». Воспоминаниями об Исааке Ароновиче делились многие его соратники: Президент АССАД **Виктор Чуйко**, у которого Исаак Биргер

был научным руководителем при защите докторской диссертации, руководитель предприятия «ОДК-Авиадвигатель», член-корреспондент РАН **Александр Иноземцев**, руководитель ОКБ имени А.М. Люльки, доктор технических наук **Евгений Марчук** и многие другие.

Заместитель генерального директора ВИАМ **Денис Гращенко** воценил значение деятельности Исаака Биргера для разработок ВИАМ. Достижения института в области новых жаропрочных сплавов (литейных и деформированных), теплоустойчивых сталей, титановых сплавов и новых технологических процессов (вакуумная выплавка, изотермическая деформация, гранулярная металлургия, отливка лопаток для газотурбинных двигателей с монокристаллической структурой, композиционные материалы и ряд других) потребовали существенно расширить исследование расчётных и экспериментальных характеристик динамики и прочности газотурбинных двигателей.

При решении проблем с обеспечением прочности и надёжности двигателей (например, при выявлении дефектов дисков и лопаток турбины и компрессора, деталей камеры сгорания и т.д.), при создании и эксплуатации новых двигателей семейств НК и ПС, при изучении и разборе аварий и катастроф Биргер часто возглавлял рабочие группы с участием ВИАМ и ЦИАМ, а также комиссии МАП СССР.

Денис Гращенко также изложил основные направления развития материалов и технологий их переработки до 2030 года. Из новых материалов важнейшее место занимают монокристаллические жаропрочные суперсплавы и естественные композиты. Из технологий на первый план выдвинуты аддитивные, предназначенные для изготовления деталей, полуфабрикатов и конструкций. Для изготовления деталей газотурбинных двигателей разрабатываются литейные жаропрочные никелевые сплавы с поликристаллической равноосной структурой. По заданию предприятия «ОДК-Авиадвигатель» ВИАМ проводит научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по 18 критическим технологиям для создания двигателя большой тяги ПД-35. Так, например, ширококордные рабочие лопасти и корпус будут изготавливаться из полимерных композиционных материалов. Ряд новых материалов будет использоваться для изготовления турбины высокого давления. В их число войдут естественнокомпозиционные материалы на основе ниобия. Помимо этого, для изготовления турбины будут использоваться керамические композиционные материалы.

Как упоминалось выше, продвижение ресурса авиационных дви-

гателей одна из основных задач ЦИАМ, которые решал Исаак Биргер. Евгений Марчук представил доклад о совершенствовании методов контроля выработки ресурсов основных деталей газотурбинных двигателей. Основная идея методики состоит в



Олег Карасёв

сравнении фактического значения накопленной во время эксплуатации повреждённости основных деталей двигателя с предельно допустимым значением, определённым по результатам ресурсных испытаний. Аналогичные исследования проводил кандидат технических наук, главный конструктор предприятия «ОДК-Климов» **Олег Карасёв**, представивший доклад «Учёт в эксплуатации эквивалентной наработки газотурбинных двигателей и их основных деталей в часах и циклах в режиме реального времени». Нарботка по методике должна быть сопоставима в расчётах ресурса деталей при проектировании, планировании и проведении ресурсных испытаний всех двигателей предприятия «ОДК-Климов».

Доктор технических наук Юрий Ножницкий изложил актуальные проблемы обеспечения прочностной надёжности авиационных газотурбинных двигателей. Речь шла, в частности, о двигателях для государственной авиации. Они проектировались на низкие ресурсы без учёта ряда современных требований к безопасности эксплуатации. Ресурс устанавливался по результатам эквивалентно-циклических испытаний двигателей. Используемая для этого материальная часть не сохранилась, а данные по конструкционной прочности материалов, равно как и возможность диагностики технического состояния этих двигателей, крайне ограничены.

В настоящее время создаётся банк данных по конструкционной прочности материалов. Ресурс авиационной аккредитованы лаборатории для проведения сертификационных испытаний сплавов и композиционных материалов. Лаборатория ЦИАМ для определения конструкционной

прочности сплавов имеет аккредитацию SAFRAN. Институтом начаты испытания материалов и формирование банка данных для двигателя ПД-14.

Задача по созданию банка данных по конструкционной прочности материалов является непростой. За рубежом такой банк данных является ноу-хау для каждой фирмы. В России есть возможность создания отраслевого банка данных с учётом интеграции предприятий отрасли, наличия отраслевых институтов, малого количества поставщиков заготовок и полуфабрикатов, бюджетного финансирования испытаний и ограниченных возможностей экспериментальной базы. Тем не менее, решение о создании отраслевого банка данных не принято. На испытательных базах сегодня недостаточно испытательного оборудования, особенно для испытаний в условиях экстремально высоких температур и совместном влиянии различных повреждающих факторов. В число разрушающих факторов, исследование которых является наиболее актуальной задачей, входит многоцикловая усталость.

В докладе Ножницкого были также названы проблемы создания научно-технической документации по прочностным характеристикам. Они связаны, в частности, с устареванием требований к двигателям для государственной авиации, в то время как для гражданской авиации они изменились. Для АОН документация не составлена вовсе.

Докладчик также представил научные достижения прочностных ЦИАМ в 2014-2018 годах. За данный период были изданы 5 монографий и 1 сборник, а также опубликовано 150 статей в различных научных изданиях. В настоящее время готовится монография по птицейности двигателей. Это стало достойным подарком юбиляру и данью его памяти.

В фойе была организована выставка научных трудов Исаака Биргера. А на конференции в оба дня её работы звучали доклады по актуальным вопросам прочности и надёжности авиадвигателей. Если перефразировать вышеупомянутое высказывание Павла Соловьёва, можно сказать: времена приходят и уходят, а Биргер остаётся всегда. И останется, пока есть кому хранить его наследие и развивать начинания.

Когда Исаак Биргер читал лекции о прочности двигателей, он выступление начинал с вопроса: какое бельё носит английская королева? И (да простит нас Ее Величество) давал ответ: прочное. Какую продукцию выпускают предприятия российского авиационного двигателестроения, этот вопрос сомнений также не вызывает.

Пётр КРАПОШИН

НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

МЦ АУВД в 2018 году увеличил количество обслуженных воздушных судов на 8 процентов

Как сообщает пресс-служба ГК по ОрВД, филиалом МЦ АУВД было обслужено 958 875 воздушных судов. Из них — 469 453 внутренних и 489 422 международных рейсов. Это на 7 процентов и 9 процентов больше показателей 2017 года, соответственно. Количество транзитных рейсов через Московскую зону Единой системы ОрВД составило: регулярных рейсов — 144 525 ВС; чартерных рейсов - 124 398 ВС. «Можно констатировать, что в условиях роста интенсивности воздушного движения московским филиалом ГК ОрВД обеспечена безопасность и регулярность полетов, пользователям предоставлено качественное аэронавигационное обслуживание», - отметили в госкорпорации.

В России тестируются решения для совместных безопасных полетов БАС и пилотируемой авиации

На подмосковном аэродроме «Орловка» тестируются решения для совместных безопасных полетов беспилотных летательных аппаратов и пилотируемой авиации в общем воздушном пространстве. Информационной основой безопасности воздушного движения являются цифровые технологии наблюдения в поле многопозиционной системы «Альманах» с сетью территориально распределенных сенсоров режима передачи данных 1030/1090ES. «Тестовые испытания и моделирование воздушного пространства уже не столь далекого будущего проводятся научно-производственным предприятием «ЦРТС» в партнерстве с концерном «МАНС», — пояснили в пресс-службе ЦРТС.

Суд в США отказался обязать администрацию Трампа выплатить зарплату авиадиспетчерам

Федеральный окружной суд в Вашингтоне отклонил требование американских авиадиспетчеров обязать администрацию президента США Дональда Трампа выплатить им зарплату, несмотря на приостановку работы федерального правительства («шатдаун»), сообщила телекомпания NBC. По ее данным, окружной судья Ричард Леон обосновал свое решение тем, что в данном случае только Конгресс страны обладает достаточными полномочиями удовлетворить ходатайство Национальной ассоциации авиадиспетчеров, объединяющей в своих рядах тысячи сотрудников. «Шатдаун» является политической проблемой, вмешиваться в которую судебная ветвь власти не может, добавил судья.

Аэропорт Новокузнецка «Спиченково» оснастят современным радиомаячным оборудованием ILS

Главгосэкспертиза России рассмотрела проект реконструкции и технического перевооружения аэропорта Новокузнецка. Изучив представленные материалы, эксперты пришли к выводу, что результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и иным требованиям, а проектная документация — результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки. Также проведена проверка достоверности определения сметной стоимости работ. По итогам рассмотрения выданы положительные заключения. Финансирование строительства планируется за счет средств ФГУП «Госкорпорация по ОрВД России».

Российскую цифровую систему наблюдения за воздушным движением внедрят в 9 аэропортах

Первая российская цифровая система наблюдения за воздушным движением нового поколения «Альманах» успешно запущена в аэропортах «Пулково» и «Минеральные Воды», скоро будет внедрена еще в семи аэропортах и станет основой системой широкозонного наблюдения за полетами в стране, сообщила пресс-секретарь компании НПП «Цифровые радиотехнические системы» Зарина Хубежова. На очереди Казань, Новосибирск, Самара, Екатеринбург, Калининград и Хабаровск. В данный момент речь идет об аэродромной конфигурации. В будущем МПСН будут использоваться и для создания широкозонных систем наблюдения в России», - уточнила Хубежова.



ГК по ОрВД РФ и «Белаэронавигация» обсудили изменение структуры воздушного пространства

Специалисты ФГУП «Госкорпорация по ОрВД России» и «Белаэронавигации» (провайдер аэронавигационных услуг в Республике Беларусь) провели совещание по вопросу изменения структуры воздушного пространства в интерфейсе РДЦ Москва и РДЦ Минск. В частности, коллегам из «Белаэронавигации» был продемонстрирован количественный анализ потоков воздушного движения в точках координации Московского и Минского РДЦ. В Госкорпорации по ОрВД отметили, что результаты встречи обеспечат своевременную установку новой структуры воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД в тренажеры и позволят приступить к подготовке персонала ОВД.

Оставшимся без зарплаты сотрудникам TSA американских аэропортов помогают всем миром

На фоне затянувшегося шатдауна все чаще появляются сообщения о том, что авиакомпании, местные власти, бизнесмены и обычные люди помогают оставшимся без зарплаты сотрудникам Управления транспортной безопасности (TSA), которые предпочли не покидать свои рабочие места. Профсоюз канадских авиадиспетчеров разослал более 300 пицц своим коллегам в более чем 40 аэропортов США. Впрочем, одной бесплатной пиццей помощь американцев не ограничивается. В аэропорту Сизтла объявлен сбор упакованных продуктов и подарочных карт в пользу сотрудников местной службы УВД, семьи которых из-за невыплаты зарплаты оказались в бедственном положении.

В ЦИАМ обсудили результаты работ по европейским проектам CENTRELINE, AGILE и ULTIMATE

21 января состоялось очередное научно-информационное совещание, посвященное перспективам развития зарубежного авиадвигателестроения и авиационной отрасли. Его темами стали результаты работ, проводимых по трем проектам 7-й Рамочной программы Евросоюза: CENTRELINE, AGILE и ULTIMATE.

Проект CENTRELINE, координатором которого является немецкая компания Vauhaus Luftfahrt, продолжает работы, проведенные с активным участием ЦИАМ в рамках предыдущего проекта DisPURSAL. Новый проект посвящен исследованию компоновки самолета с так называемым «пропульсивным фюзеляжем», то есть с задним вентилятором, засасывающим пограничный слой с поверхности фюзеляжа и приво-

димым во вращение электродвигателем.

Компоновка призвана уменьшить сопротивление самолета за счет заполнения следа от фюзеляжа с помощью выхлопной струи силовой установки (СУ), ее потенциальная эффективность была также исследована на соответствующей модели на экспериментальной установке.

Проект AGILE, в котором принял участие Институт, посвящен исследованию технологии интеграции и междисциплинарной оптимизации СУ и самолета. В настоящее время Еврокомиссией предложено продолжить этот проект (AGILE 4.0) с сентября 2019 года. ЦИАМ предполагает присоединиться к участию в нем в случае поддержки со стороны Минпромторга России.

Кандидат технических наук Александр Костюченков сделал обзор работы по двигателю с «композитным циклом», разрабатываемому Bauhaus Luftfahrt в рамках проекта ULTIMATE (ранее — LEMCOTEC).

Повышение коэффициента полезного действия (КПД) перспективных двигателей является основной целью для достижения целевых показателей сокращения выбросов, установленных Консультативным советом по исследованиям в области авиации в Европе (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe, ACARE) на рубеж 2050-х годов.

Задача проекта заключается в значительном повышении КПД двигателя за счет увеличения коэффициента повышения давления до 100. «Композитный цикл»

предполагает использование преимуществ газотурбинных и поршневых двигателей.

Двигатели с «композитным циклом» позволяют улучшить удельный расход топлива на ~17 процентов на режимах крейсерского полета и за полетный цикл экономить до ~15 процентов топлива, по сравнению с турбовентиляторными двигателями. При этом выбросы оксидов азота уменьшаются примерно на 10 процентов.

Завершилось совещание обзором новостей, посвященных началу второго этапа летных сертификационных испытаний GE9x, ремонтализации самолета B-52H и первому пилотируемому полету австрайского самолета с гибридной силовой установкой DA-40.

По итогам прошедшего года США составили рейтинг худших военно-воздушных сил мира

В рейтинг худших BBC по итогам 2018 года, составленный We Are The Mighty, попали Воздушные силы Народно-освободительной армии Китая (девятая позиция) и ВС Украины (шестое место). Американское издание отмечает, что военной авиации КНР не хватает «глобального охвата», однако признает, что подобная ситуация может измениться к 2030 году. Лидером антирейтинга We Are The Mighty стала Сирия. Также в первую тройку списка попала военная авиация Северной Кореи и Саудовской Аравии. Кроме перечисленных стран, в рейтинге встречаются Мексика (четвертое место), Пакистан (пятое), Иран (седьмое), Греция (восьмое) и Канада (десятое).

В 2019 году парк авиации ВМФ пополнится самолетами Су-30СМ и вертолетами Ка-27М

Морская авиация Военно-Морского Флота продолжает получать самолеты Су-30СМ в рамках программы по замене авиационного парка. Об этом сообщил командующий морской авиацией, Герой России генерал-майор Игорь Кожин, передает пресс-служба Минобороны РФ. «То же касается и поставок модернизированных вертолетов Ка-27М», — добавил он. Главным командованием ВМФ также ведется подготовка к приёму в состав морской авиации ВМФ самолётов-амфибий Бе-200 в качестве спасательных и противопожарных летательных аппаратов. Кроме того, планируется модернизация новыми противолодочными комплексами самолётов-амфибий Бе-12.

В Японии на максимальной тяге испытали двигатель для собственного истребителя F-3

Исследовательская лаборатория авиационного оборудования при министерстве обороны Японии провела испытания перспективного турбореактивного двухконтурного двигателя с форсажной камерой FX9-1, разработанного в рамках программы по созданию силовой установки для перспективного истребителя F-3, сообщает портал Wing. Во время проверок специалисты вывели двигатель на максимальную тягу с включением форсажной камеры. Испытания признаны успешными. Диаметр вентилятора нового двигателя составляет один метр, а его общая длина — 4,8 м. Силовая установка способна развивать тягу до 108 килоньютонов и до 147 килоньютонов в режиме форсажа.

Россия испытала ракетноосец XXI века: Ту-22М3М впервые поднялся в небо России

Модернизированный бомбардировщик-ракетноосец Ту-22М3М начал заводские летные испытания. Одной из его главных «фишек» стала возможность нести новейшие гиперзвуковые ракеты, включая «Кинжал». «Уже со следующего года строевые самолеты начнут поступать на завод для начала работ по глубокой модернизации со сдачей их с 2021 года», — пообещал президент Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь. А командующий Дальней авиацией РФ генерал-лейтенант Сергей Кобылаш отметил, что машина обладает искусственным интеллектом, а ее боевые возможности впечатляют и превосходят все существующие зарубежные аналоги.

BBC Канады получают первые истребители F/A-18 из Австралии весной нынешнего года

Первые австралийские истребители F/A-18 начнут поступать в распоряжение BBC Канады уже весной 2019 года, сообщил телеканал CBC со ссылкой на источник в канадском министерстве национальной обороны. Всего Канада купила у Австралии 25 таких самолетов, 18 из них будут использоваться в качестве боевых истребителей, а остальные — как тренировочные и для запчастей. Источник в ведомстве добавил, что сделка была окончательно завершена в ноябре 2018 года и оценивается почти в 500 млн канадских долларов (\$373 млн). Заключение договора также потребовало согласия США, так как закупаемые самолеты были произведены в этой стране.

Названа стоимость американского истребителя шестого поколения — 300 миллионов долларов

Как уточняет Defense News, такая цена отчасти объясняется высокими возможностями самолета, а отчасти — неумением BBC США укладываться в бюджет при разработке истребителей-невидимок. Чтобы перестроить «хребет» BBC, Соединенным Штатам понадобится не менее 414 машин, пишет Defense News. Первый самолет 6 поколения должен поступить на вооружение в 2030 году. По данным СМИ, истребитель будет обладать большей дальностью, чем F-22, и получит усовершенствованную систему обеспечения малозаметности. Имеющиеся самолеты 5 поколения — F-22 Raptor и F-35 Lightning II регулярно критикуют за высокую стоимость и технические неполадки.

Лётчики Северного флота успешно выполнили воздушную разведку ледового поля в Арктике

Экипажи двух самолетов Ту-142 авиабазы объединения ВВС и ПВО Северного флота выполнили плановый полет с целью получения информации о ледовой обстановке в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, сообщает пресс-служба Минобороны. Лётчики пролетели над Баренцевым, Карским морями и морем Лаптевых, осуществляя воздушную разведку ледовых полей. Полученные данные существенно облегчат прокладку маршрутов и навигацию в арктической зоне, в том числе и для гражданских судов. Полеты в арктических районах проходят в плановом режиме в соответствии с международными правилами использования воздушного пространства.

Новые иранские истребители поступят на вооружение страны в течение трех лет

Пятнадцать истребителей «Косар», серийное производство которых было запущено в конце 2018 года в Иране, поступят на вооружение BBC страны в течение трех лет, говорится в заявлении BBC. «Согласно плану, после массового производства в течение трех лет 15 истребителей «Косар» поступят на вооружение Военно-воздушных сил армии», — заявил командующий BBC Ирана бригадный генерал Азиз Насирзаде. Ранее агентство Tasnim сообщило, что машина оснащена бортовым радиоэлектронным оборудованием 4-го поколения, способна нести различное вооружение. Ожидается, что самолет будет использоваться для коротких миссий воздушной поддержки.

Конец минувшего года обернулся для российско-го авиапрома двумя сокрушительными ударами. Сначала министерство юстиции США запретило нам экспорт 40 самолётов Superjet 100 в Иран. Одновременно американские и японские фирмы прекратили поставки композитных материалов, необходимых для создания так называемого «чёрного крыла» для самолёта МС-21.

Увы, но за ошибки или вредительство недавних руководителей авиационной отрасли всё же придётся расплачиваться. И дело не в двух этих самолётах, а в фактическом уничтожении ведущих в мире авиационных конструкторских бюро — «Туполева» и «Ильюшина». И это страшнее «недогруза» нескольких самолётиков» или замены производителей той же «эпоксидки» для крыльев нового самолёта МС. О том, есть ли «свет в конце тоннеля», разговор главного редактора «Аргументов Недели» **Андрея Углового** с экс-советником Департамента гражданской авиации Минтранса России **Сергеем Крутоусовым** («АН» №2, от 17 января т.г.).

— **Сергей Сергеевич, правительство США запретило поставку примерно 100 машин «Суперджет100» (SSJ) в Иран. Почему так случилось?**

— Это одно из последствий катастрофы с SSJ.

— **Почему катастрофы? Я, например, дважды летал из Сочи на «Суперджете», хотя «АН» про этот самолёт писали много неприятного. Но когда покупаешь билеты, не смотришь. Я летел из Сочи, и ничего необычного не было.**

— Мы уже находимся в том состоянии, когда восторг приходит не от осознания наличия самого самолёта, а от создания комплекса. От того, что это работоспособная система, не убыточная, имеет возможность к развитию. И на данный исторический момент решает те задачи, которые стоят перед гражданской авиацией и страной. Ни одну из задач SSJ не решает. Да, он полетел. Было бы удивительно, если бы в России сделали самолёт, который даже не полетел бы. Так глубоко мы ещё не упали.

— **Вернёмся к иранской истории. Известно, что в США принят закон о противодействии с помощью санкций соперникам и врагам США. Так вот «Суперджет» как раз оказался в этом ряду и попал под санкции, потому что в нём оказалось 10 процентов компонентов, которые произведены в США.**

— Не в санкциях дело. Здесь «вражеская помощь» от идеи до создания этого самолёта.

— **Поясните.**

— Размерность 50–75 мест «Боинг» не делал. Для такой размерности характерно расположение двигателей сзади у хвоста самолёта, а не под крыльями. Посмотрите, например, на любой «бизнес-джет», самолёт меньшей размерности, у всех двигатели сверху. Не должен движок быть от взлётной полосы в нескольких десятках сантиметров — к примеру, 40 см, как у SSJ. Для этого аэродинамная ВПП должна быть идеальной, как зеркало: чтобы ни камушка, ни пылинки. Плюс фактор местности, где самолёты летают. У нас до Урала — это Северная Канада, а после Урала — Аляска, где по минимуму 20–30 циклов заморозки. Где у нас принципиально плохие аэродромы. Не зря в СССР движки региональных самолётов располагались высоко у хвоста — Ту 154, Ту-134. У Ан-24 не под крылом, а на крыле, при высоком шасси.

Тайна «Суперджета»

или Поучительная история одной госизмены



— **То есть это была ошибка или чьё-то сознательное решение? Кто его принимал? Это было в так называемые нулевые годы?**

— Когда начались разговоры про SSJ, никто их всерьёз не воспринимал.

— **У нас же был уже сертифицированный Ту-334!**

— Да, практически завершающая стадия. Там были определённые дразги, кто будет делать. Но это чепуховая проблема, которых всегда хватало.

— **Так почему Ту-334, который закладывался ещё во времена СССР и был предназначен для эксплуатации в очень суровых условиях и на не очень хороших аэродромах, был «задвинут»? Он был даже сертифицирован. Однако вместо него всплыл огромный пузырь с дурным запахом, который даже называли не по-русски — «Суперджет»? Кто принимал это решение?**

— SSJ появился не в контексте Ту-334. «Суперджет» появился в контексте Ту-414, регионального самолёта. Он меньшей размерности, чем 100-местный Ту-334. 75-местный Ту-414 был даже в состоянии передачи рабочей документации на завод. И тут на конкурс «вылезает» вообще [end short_text] не существующий даже в эскизном проекте SSJ 75. И выигрывает, поскольку Михаил Погосян — генеральный конструктор фирмы «Сухой», никогда гражданской авиацией не интересовавшийся, заявил, что сделает SSJ без госденег. Да, это было в нулевых годах.

— **А почему конкурс объявили?**

— Реально конкурс должен быть. Вдруг кто-то предложит что-то умнее.

— **И этим «умным» оказался SSJ, при том что «туполя» уже имели готовый проект?**

— По существу, да, он уже был доведён для передачи на завод. И тут как чёрт из коробки появляется SSJ-75.

— **Идея чья была? Кто первый сказал? Погосян?**

— Нет, конечно. Это был тот, кто имел административный ресурс завернуть огромные будущие денежные потоки в свою сторону.

— **ДЕЛО давнее. Скажите кто? Это был Алёшин?**

— Те, кто административировал этот процесс, Алёшин — Коптев.

— **Коптев — это тогдашний начальник «Роскосмоса».**

— Да, туда и передали авиацию, в «Роскосмос». Алёшин был замминистра, потом руководителем Агентства по промышленности. Оттуда, похоже, и была предпринята эта убийственная атака с «Суперджетом».

— **Потом Алёшин мрачно переместился в АвтоВАЗ, где заигрался автозавод...**

— Потом опять «зашёл в авиацию», где сразу было подчищено любое сопротивление по поводу всех его деяний.

— **Значит, Алёшин и Коптев?**

— Да, они. Но и здесь, я думаю, что они только административировали. Интересы там круче, потому что переломить всю систему и направить финансовые потоки в чёрный тупик с инженерно-технических позиций было просто нереально.

— **Тогда, если говорить круче, это был Христенко, который с 2008 года был министром? Или кто? Сегодня же это можно говорить.**

— Честно говоря, я сам хотел бы знать.

— **Или это «игры» фирмы «Боинг», чтобы у нас не появился нормальный самолёт Ту-414?**

— Точно нет. «Боинг» оперирует глобальной конкуренцией. Там хорошо знают, что с одним изданием, хоть это региональный «Ту» или «Суперджет», вы можете только в туалет съездить. Для «Боинга» вопрос состоит в другом: вы вообще генерируете «ряд» или не генерируете?

— **«Ряд» — это региональные, средние и дальнемагистральные машины одной фирмы?**

— Да, совершенно верно. У «Боинга» свой ряд и у «Эрбаса» свой. А тут третий ряд. Опасного конкурента надо было ликвидировать.

— **Третий ряд — это российский?**

— Совершенно верно. И самый простой путь — занять нас какой-нибудь глупостью. «Суперджетом», например.

Кукушонок в славном семействе стальных птиц

— **Наконец-то мы вышли на тему нашего разговора — о том, какими силами был уничтожен третий ряд и сегодня продолжается его уничтожение.**

— Я не думаю, что здесь «Боинг» так разрулил. У нас свои умельцы есть. Почему? Потому что хорошие финансовые потоки. А авиация — это очень большие деньги, и в любом случае поддерживать этот «шмоток сала»... А если

при этом ещё и на этапах приватизации! Сколько времени пройдёт, пока деньги, пришедшие в авиацию, из неё выйдут. За эти долгие годы много чего можно сделать. Поэтому на этом этапе нужно как можно дольше тянуть резину — как с «Суперджетом»! Скоро двадцать лет как тянут. Причём чтобы в финале ничего не получилось.

— **Чтобы разрушить этот третий ряд, и появляется «Суперджет».**

— Боковой это эффект или главный — всё зависит от того, кто инициатор. Если «Боинг», то это главный эффект, если это действия наших негодяев, то это называется сгноить на рубль, чтобы украсть на копейку. Мелко и подло.

— **Получается, что «Суперджет» выполнил роль кукушонка, который выкинул из гнезда уже сформировавшегося птенца под названием Ту-414?**

— Это даже не кукушонок. Здесь удалось убить целую авиационную систему и не сесть: нужно было сделать SSJ. Он же летает — не подкапашься. Пришли к ним прокуроры, а им так и говорят: «Мы денег взяли, так вот он и летает!»

— **Получается, из нашей «третьей линейки» SSJ сначала убил Ту 414, потом началась история с уже готовым самолётом Ту-334! 7 машин было сделано!**

— Дело не в этом. Да, поначалу SSJ отодвинул и убил 75-местный Ту-414, поскольку тоже был заявлен как 75-местный. И всем стало ясно — туполевский региональный проект сдох. И тут вдруг на совещании у Погосяна произносится, что их маркетингологи пришли к выводу, что 95-местная машина сегодня лучше 75-местной, а «Ту» они сделают когда-нибудь потом. Начались крики «мошенничество!». Это другая ниша, и программа развития гражданской авиации предусматривает серийное производство Ту-334, ближнемагистрального, а не регионального самолёта, это совсем другая тема! Но крики уже не имели значения. Всё было кончено и убито.

— **А Ту-414 уже был убит и выкинут из всех программ?**

— Да как хитро убит. По нему был даже эскизный проект. Не в пример SSJ, который лепили даже без эскизного проекта и с отменой государственных стандартов!

— **Так отмена в Российской Федерации системы государственных стандартов, эта вопиющая подлость, лежит конк-ретно на Алёшине?**

— Совершенно верно. Более того, он зашёл в ОАК, и его кадры везде.

— **Он до сих пор советник ОАК? Достаточно сказать, что сегодня руководит ОАК, — человек по фамилии Слюсарь, который не имеет профильного образования.**

— До появления Слюсаря был «талантливый» Рубцов, выпускник МГИМО.

Расчёты на «неэффективность»

— **Поясним. Рубцов — это человек, который отвечал за лизинг самолётов, которые должны были производиться в Российской Федерации.**

— Рубцов — воистину историческая личность и не должна кануть в Лету среди действующих лиц, которые заслуживают особого внимания, — Анодина (председатель Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Алёшин, Коптев. Рубцов — среди них ключевая фигура, он автор методики расчёта эффективности заказов на Ту-334.

— **Так нарассчитывал, что убил «Туполева» и лично ездил в Канаду с министром Мантуровым закупать канадские региональные самолётики.**

— Рубцов занимался верификацией заказов, причём рассказывал, что Минтранс не заказчик, хотя мы на этом настаивали. Но им был выдвинут аргумент — Минтранс не заказчик, заказчик — авиакомпания. Хорошо, опросили авиакомпания, а они пишут, что нужен как воздух Ту 334. Рубцов про своё — они всё просто врут. И насочинял заказ на 800 SSJ.

Этот «экземпляр», Рубцов, который к авиации вообще не имеет никакого отношения, появился из МГИМО. Его имплантировали в авиапром, в «Ильюшин-финанс». Напомню удивительные слова Коптева: «Рубцов — такая выдающаяся фигура, он на рубль государственных денег притаскивает 4 рубля инвестиций». Сегодня он возглавил «гражданские самолёты Сухого» (ГСС)... Одни долги и десятки миллиардов государственных денег.

— **То есть, Рубцов сегодня отвечает как раз за «Суперджет». Я могу пояснить, что при Рубцове поставили на прикол все Ил 96, все Ту 204, которые летали с Дальнего Востока до Москвы, это всё произошло при нём!**

— Надо сказать, что в идеологии всех этих людей изначально закладывались два концерна. В первом — «Сухой», «Ильюшин» и «Яковлев», называется группа «Сокол». Второй концерн — «МиГ», «Туполев» и «Камов». Так вот группа «Сухой — Ильюшин — Яковлев» и пыталась отобрать всю гражданскую нишу, у кого? Реально у «Туполева» и у «Антонова». «Антонов» ещё рассматривался как партнёр. В конечном итоге кого можно выпихнуть? Ну конечно, Туполева. Обратите внимание, удаляется Ту-334, но якобы взамен в Киеве делают Ан-148 и затаскивают на российский рынок. Украина ничего не теряет, теряет только «Туполев». Но «Туполев» — это стратегическая дальняя авиация, ядерные силы. Вне развития гражданского авиастроения он хиреет и хиреет, и мы видим, что там происходит. Вот последствия. Удар наносится куда? По стратегическим ядерным силам.

— **За этим тоже Алёшин стоял?**

— Да, по недоумию они творили всё что ни попадя!

— **Тут я с вами, Сергей Сергеевич, никогда не соглашусь. Такие вещи не делаются по слабому. Это может быть только вредительство.**

— Михаил Горбачёв остановил полёты дальней авиации. Встал Завод имени Кузнецова. На оборонке были только ремонт двигателей для газоперекачивающих станций. Потом вдруг, когда по указанию В. Путина полетела дальняя авиация, через полгода самолёты выработали весь ресурс. Вот и началась реанимация и «Кузнецова», и «Туполева». Теперь мы выходим на апгрейд машин Ту-160, Ту-22М. Самое страшное, что удар наносился сюда, в «Туполева», в стратегические ядерные силы. Это не хи-хи-ха-ха: ребята, давайте уберём слабоумие и окинем всё взрослым взглядом. Что такое SSJ? Удар по обороноспособности всей страны.

А началось с похорон и разграбления «Туполева» как КБ. Потому что деньги ушли на SSJ, и на него начали вынимать отовсюду людей. Сегодня вдобавок к этому ужимируют КБ «Яковлева» — он уже в Советском Союзе был полный труп.

Тем временем КБ «Ильюшина» практически на грани смерти. У нас до недавнего времени реально существовало 4 авиационных КБ: «Антонов», «Туполев», «Микоян» и «Сухой». Чтобы реанимировать «Яковлева» и «Ильюшина», что нужно сделать? Кто должен выпаст? Здоровые «Туполев» и «Антонов». «Ан» уже выпал, потому как он за рубежом. В результате у нас сейчас бесхозный Ан-124. Вдруг он оказывается «украинской машиной». Это всё звенья одной цепи.

— **То есть параллельно горбится и Ан-124?**

Для справки.

Борис Алёшин. С 2000 по 2004 год — ключевой человек в этой гадкой истории. Он был замминистра промышленности, науки и технологий, председателем госкомитета по стандартизации и заместителем премьер-министра по промышленной политике.

Юрий Коптев. С 1992 года — директор Рос-сийского космического агентства, после чего до 2008 года возглавлял Департамент оборонно-про-мышленного комплекса Министерства промыш-ленности и энергетики РФ.

— Машина реально выдающаяся, там бездонный апгрейд. Но экономика вся формируется именно на тяжёлых машинах. А мы куда полезли? В SSJ.

Пыль стряхните у «туполей», и вперёд!

— **Но в России ещё много чего осталось. У нас, например, на «Иркуте» делают стойку переднего шасси для А-320, кильевые балки, закрылки, затем на ВАСО делают компоненты пилонов для этих же самолётов. На «АВИСМЕ» делают до 30% силовых элементов для В-777, для А-380, гидравлику делают, чего только не делают. У нас же фактически остался производ-ственный потенциал?**

— У нас есть «Ростех», есть прекрасный современный самолёт Ту-214.

— **Президент на нём летает, на Ту-214.**

— Ту-214 доведён до двух членов экипажа, борт есть. Вся авионика может легко переходить в Ту-334, на 414-й. То есть у нас есть эталонный борт. Грубо говоря, пыль стряхните у «туполей», и вперёд! Не нужно нам на этом этапе «чёрное крыло», имеется в виду композит. С ним делают крылья «Дримлайнера» и А-350 на максимальную дальность, 15–17 тысяч километров. А нам это зачем?

— **Им надо из Лос-Андже-леса лететь в Сидней.**

— И нам нужна дальность, но при нашей размерности композит нам не нужен, вот о чём речь идёт. Нужна нормальная, надёжная, унифицированная машина! Когда посмотрите на Ту

154, на Ту-134 — у них мощные тележки шасси, почему? Потому что иметь высококачественную аэродромную сеть при такой огромной территории с таким непредсказуемым суровым климатом затратно. Поэтому аэродромы в среднем состоянии, и проблему решали за счёт прочностных характеристик машин нашей гражданской авиации. В этом главное отличие наших гражданских самолётов от боингов и эрбасов. Поэтому до сих пор в Африке, да и во всех третьих странах вовсю летают советские самолёты, где аэродромов нет совсем. А с SSJ — ужас, потому что низко расположенные движки сосут грязь и камни с полосы. И перед тем как он прилетает, полосу чистят, что довольно затратно.

— **Имеется в виду, что гондола на двигателе «Суперджета» находится в нижней части, в 40 см от плиты аэродрома. Поэтому? когда двигатель работает, то вся грязь, мелкие камни всасываются в него со страшной силой. А у того же Ту 334 двигатели находятся в задней части самолёта, сверху, и ничего лишнего не засосут.**

— Обратите внимание, Ил-62 с высоким расположением, и Ту 154, и Ту-134. Что, они не совсем понимали, что двигатели можно опустить? Да, можно, но сразу появились бы проблемы. Для того чтобы летать по нашим аэродромам, мы всё равно вернёмся к тяжёлой тележке и к высоко расположенному двигателю — такая у нас планида.

дет создать сервисную систему. А это почти 70 процентов стоимости эксплуатации самолёта за весь его жизненный цикл.

Я задавал Коптеву вопрос: «Куда знаменитая американская авиационная фирма «Дуглас» делась? Было две — «Боинг» и «Дуглас». И даже они две сервисные системы тянуть не смогли. «Дуглас» разорился.

— **А здесь задумали при существовании «Ильюшина», «Туполева» ещё и создать сервисную систему для «Суперджета»?**

— Сегодня по этой причине встал Ил-96, встал SSJ. Также встанет и МС-21. Мало того, на уходе с поста вице-премьера Дм. Рогозин выделил деньги на SSJ 75, и Рубцов вновь говорит, что мы его сделаем!

— **На носу — новый распил. Кого будут гробить на этот раз? Времена Христенко возвращаются?**

— Пришли другие времена. — **Хочу сказать, что один персонаж никуда не уходил, и сегодня рулит в Министерстве промышленности и торговли. Его фамилия Мантуров. От него зависит очень много, он подписывает программы развития авиации.**

— От него, я думаю, не зависит ничего. Понимаете, наши министерства не вырабатывают госполитику. Они обеспечивают политику, выработанную где-то в тени.

— **То есть в банях с пивом, где собираются «решать вопросы» серьёзные пацаны?**

— Да, мы там решили, а вы обеспечьте, совершите административное сопровождение. На этом всё.

— **Этот бардак приводит к деградации авиастроения, в том числе и военного авиастроения. Почему? Есть же замечательный генерал Шойгу, есть Владимир Владимирович Путин, тоже не равнодушный ни к чему военному. Эти люди не могут не понимать пагубности такой политики?**

— Обратите внимание, ни академии Жуковского, ни академии Гагарина в Москве уже нет, вынесли по каким-то причинам сами военные. И ВВС у нас уже ВКС. Как-то сильно прищемили эту нашу авиацию, уж не знаю почему, но есть такая тенденция. Сильно много здесь заправляли ракетчики. Но авиационная деятельность для страны ключевая.

— **Для России особенно ключевая.**

— Поэтому решим проблему с авиацией — решим проблемы страны. Почему? Потому что организационные и экономические механизмы в авиации и её психология совершенно не частнособственнические. Авиация — дело коллективное, многодельное...

— **Кстати, ещё и высокопаритотическое. Какие бы 3 шага вы обозначили, которые смогли бы в течение ближайших лет 10–30 восстановить авиационно-промышленный комплекс?**

— Он легко восстанавливается. Есть базовая машина с двухчленным экипажем, с современной отечественной авионикой. Сделать из него «ряд» — проблем нет. Тот же Ту-334 никуда не делся. Как и Ту-414.

Быстро воплотить «в железо» их несложно. По двигателям есть проблемы, но это нужно пересмотреть всю политику ОДК. Она должна быть заточена под задачу. Всё это под силу «Ростеху». И не за 10 лет, а много быстрее. Главное — освободиться от балласта и приняться за настоящую работу.

ИНТЕГРАЦИЯ

Россия и Бельгия планируют создать хаб авиационных грузовых перевозок в Льеже

Аэропорт Льежа и авиакомпания «ЭйрБриджКарго», входящая в группу «Волга-Днепр», подписали соглашение об аренде производственных помещений площадью 25 тысяч кв. м сроком на 10 лет. Проект может иметь особое значение для ЕС в условиях предстоящего Brexit, который приведет к изменению транспортных потоков и росту безработицы в Европе. Достигнутые договоренности позволяют вывести сотрудничество двух компаний на качественно новый этап развития, способствуя росту экспортно-импортных объемов Льежского региона и включению Льежа в ТОП-5 крупнейших грузовых аэропортов Европы к 2020 году. Общий объем инвестиций оценивается в 25 млн евро.

Майкл Помпео призвал союзников США отозвать разрешение на деятельность иранской Mahan Air

Американский госсекретарь Майкл Помпео призвал союзников США последовать примеру властей Германии и отозвать разрешение на осуществление деятельности на территории своих стран у иранской авиакомпании Mahan Air. Своё сообщение глава американской дипломатии опубликовал в Twitter. Ранее правительство Германии заявило, что решение об отзыве разрешения на осуществление деятельности Mahan Air в стране вступило в силу. Mahan Air с 2011 года находится в санкционных списках США под предлогом того, что доставляет иранские подразделения и вооружения в Сирию. Последние санкции против перевозчика были введены в мае 2018 года.

Японские власти и корпорация Boeing объявили о партнерстве в разработке электросамолетов

Правительство Японии достигло договоренности с американской Boeing о сотрудничестве в разработке технологий нового типа, в первую очередь, самолетов, которые приводятся в движение электрическим двигателем. Японское министерство экономики, торговли и промышленности будет в рамках соглашения знакомить партнеров из США с новейшими национальными достижениями в этой отрасли в целях их скорейшего внедрения в производство. После подписания в Токио протокола о сотрудничестве состоялось совещание с участием ведущих японских корпораций, включая машиностроительных гигантов Mitsubishi Heavy Industries и Kawasaki Heavy Industries.

Бакинский аэропорт «Гейдар Алиев» в 2018 году увеличил свой пассажиропоток на 9 процентов

Международный аэропорт «Гейдар Алиев» установил новый рекорд по объему пассажиропотока — за прошедший год он суммарно обслужил 4,43 млнпассажиров. Это на 9 процентов превышает показатель 2017 года, сообщает пресс-служба авиакомпании AZAL. В течение 2018 года базовые авиаперевозчики аэропорта — AZAL и Bata Airways перевезли 1,89 млн и 442 тысячи пассажиров соответственно. Суммарно на международных рейсах было обслужено 3,81 млн, на региональных — 620 тысяч пассажиров. От общего числа международных рейсов на долю AZAL пришлось 33,4 процента, Bata Airways — 11,6 процента, иностранных авиакомпаний — 55 процентов.

Мексиканская Interjet намерена перенести выполнение рейсов на SSJ 100 вне Мексики

«В силу ограниченного количества слотов в аэропорту Мехико Interjet в последнее время намерен ориентироваться на самолеты большей вместимости, в первую очередь — семейства Airbus. Наши SSJ 100 летают, работают, возможно, они будут более активно использоваться на внутренних линиях, которые не проходят через столицу», - рассказал посол России в Мексике Виктор Коронелли. Он напомнил, что по действующему контракту с Interjet всего в Мексику поставлено 22 самолета SSJ. «На определенном этапе были проблемы с их обслуживанием, с поставками запчастей, но за то время, которое я здесь работаю, и каких-либо серьезных проблем не было», — отметил дипломат.

Между Цзинанем и Хельсинки открывается первый прямой рейс «Тибетских авиалиний»

Прямой авиарейс соединит аэропорт «Хельсинки-Вантаа» в Финляндии и аэропорт «Яоцянь» Цзинаня, административного центра провинции Шаньдун на востоке Китая, сообщает «Синьхуа».Как заявили в отделе маркетинга цзинаньского аэропорта, новый рейс будет запущен 8 апреля. Он будет осуществляться авиакомпанией «Тибетские авиалинии» и станет первым прямым между Цзинанем и Финляндией.Кроме того, это будет первый международный рейс авиакомпании «Тибетские авиалинии», а сам авиаперевозчик станет первой авиакомпанией Китая, которая выполнит прямые пассажирские рейсы между Китаем и Финляндией.

Успешная сертификация в FAA открыла новые возможности для TAT Engineering

Новосибирская компания TAT Engineering (СП холдинга S7 Technics и израильской компании TAT Technologies) сделала важный шаг на пути превращения в ведущий центр ТОиР систем теплообмена авиатехники в России и ближнем зарубежье. В конце декабря 2018 года TAT Engineering успешно завершила процедуру собственной сертификации в Федеральной авиационной администрации США (FAA). Таким образом, она стала единственной российской компанией, способной заниматься ТОиР теплообменного оборудования ВС иностранного производства как утвержденная FAA Part-145-организация. Напомним, европейский сертификат EASA Part 145 получен TAT в 2017 году.

Президент Таджикистана раскритиковал работу руководителей авиакомпании «Таджик Эйр»

Эмомали Рахмон раскритиковал руководителей авиакомпании «Таджик Эйр» и «Амонатбанка» и выгнал их с заседания правительства, сообщает агентство «ТаджикТА». Глава государственного «Амонатбанка» Рухулло Хакимзода и руководитель национальной авиакомпании «Таджик Эйр» Хайрулло Рахимов выступили с отчетом о деятельности организаций. После отчета глава государства подверг их жесткой критике и попросил их немедленно покинуть заседание правительства. В январе 2019 года большинство сотрудников авиакомпании «Таджик Эйр» отправлены в неоплачиваемый отпуск. Данная мера связана с финансовыми проблемами перевозчика.

Видеоинтервью главного редактора «Аргументов недели» Андрея УГЛАНОВА и экс-советника Департамента гражданской авиации Минтранса России Сергея КРУТОУСОВА смотрите на Youtube канале «За углом»

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

IFATCA выразила озабоченность состоянием безопасности полетов в США
IFATCA как всемирный профессиональный рупор авиадиспетчеров озабочена возможными последствиями для безопасности полетов продолжающейся остановки работы ряда госучреждений в США.
Эта остановка привела к тому, что крайне важные для обеспечения безопасности полетов работники, такие как авиадиспетчеры, и персонал вспомогательных служб работают без зарплаты с декабря прошлого года. «Растущие негативные последствия для безопасности полетов пребывания в состоянии стресса авиадиспетчеров, отработавших полные смены с максимальными нагрузками, являются очевидными», — заявил Генеральный директор IFATCA. От имени более чем 50000 авиадиспетчеров всего мира IFATCA призывает Конгресс США и Администрацию Трампа прекратить частичную остановку работы госучреждений и «дать возможность национальной системе воздушного пространства США функционировать полноценно».

Транспортная прокуратура намерена лишить дипломов 545 авиационных техников
Транспортная прокуратура в Челябинской области требует запретить Троицкому авиационному техническому колледжу готовить авиатехников и признать его деятельность незаконной с 2016 года.
Фактически это грозит отзывом дипломов у выпускников за три года. Общее число тех, кого затронет признание деятельности колледжа незаконной, — 545. Напомним, 30 июня 2016 года вступили в силу новые ФАП, по которым у авиационных учебных заведений должен быть сертификат авиационного учебного центра (АУЦ). Отсутствие такого сертификата у училища и стало главной претензией прокуратуры. Сертификат АУЦ есть у головной организации — Московского государственного технического университета ГА, но колледж, будучи филиалом, его не имеет. Скорее всего, руководство вуза хотело таким образом немного сэкономить. Но для выпускников колледжа такая «экономика» вышла боком.

Экспертам удалось восстановить записи переговоров экипажа Boeing Lion Air
Напомним, 29 октября 2018 года Boeing 737 Max 8 бюджетной авиакомпании Lion Air выполнял рейс JT610 из Джакарты. Через 13 минут после вылета из столичного аэропорта самолет рухнул в Яванское море.
Экспертам удалось восстановить записи переговоров экипажа, рассказал представитель национального Комитета по обеспечению безопасности на транспорте Нуркахио Утомо. «Специалисты успешно загрузили информацию с речевого самописца, были удалены посторонние шумы, и в ближайшее время начнется расшифровка», — цитирует чиновника новостной портал Detik. «В общей сложности продолжительность записи — 124 минуты. В процессе получения данных, — отметил представитель ведомства, — приняли участие эксперты из Австралии, США, а также корпорации Boeing». Согласно полученным данным первого бортового самописца, на лайнере было отмечено как минимум 6 технических сбоев.

В связи с гибелью двух Су-34 завели уголовное дело о нарушении правил полетов
Военным следственным управлением Следственного комитета РФ возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ст. 351 УК РФ (нарушение правил полетов и подготовки к ним).
По версии следствия, при выполнении планового учебно-тренировочного полёта над акваторией Японского моря в 35 км от берега при отработке маневрирования произошло касание в воздухе двух самолётов Су-34 дальневосточного объединения ВВС и ПВО. На момент подписания номера в печать в районе катастрофы завершены поисково-спасательные мероприятия. Оставшегося в живых пилота подобрали рыбаки с траулера «Шанс» рыболовецкого колхоза «Восток-1». Тела еще двоих найдены позднее. Четвертого летчика найти не удалось. Катастрофа двух фронтовых бомбардировщиков стала первым случаем безвозвратной потери самолетов Су-34 с начала их эксплуатации в ВКС России.

Китайского пилота наказали из-за жены, посетившей кабину пилотов
Пилота одной из китайских авиакомпаний, который разрешил жене находиться в кабине пилотов ВС, оштрафовали и отстранили от полетов на шесть месяцев. Оштрафован и сотрудник службы безопасности.
Командир воздушного судна, совершавшего рейс по маршрутам Наньтун - Чжанчжоу — Ланьчжоу и Ланьчжоу - Пекин, приобрел билет своей супруге. Во время полета он разрешил ей несколько раз войти в кабину пилотов. Авиакомпания отмечает, что у второго пилота и бортпроводников не хватило решимости пресечь действия командира. После проведенного расследования пилота отстранили от полетов на шесть месяцев и оштрафовали на 12 тысяч юаней (121,1 тысячи рублей). При этом второй пилот отстранен от полетов на пятнадцать суток и оштрафован на шесть тысяч юаней (60,5 тысячи рублей). Старший бортпроводник получил сравнительно легкое наказание — штраф в 500 юаней (5000 рублей).

Генпрокуратура объяснила отказ России в расследовании по рейсу MH17
Российской стороне было отказано во вхождении в состав совместной следственной группы (ССГ) по катастрофе малайзийского Boeing 777 рейса MH17 из-за несогласия с выводами технического расследования.
Об этом заявил заместитель генпрокурора РФ Николай Винниченко. Он подчеркнул, что Москва с первого дня «была в высшей степени заинтересована в установлении истины и готова оказывать всемерное содействие расследованию». «Понашему мнению, техническая комиссия неверно установила как тип ракеты и траекторию ее подлета к самолету, так и, следовательно, ошибочно определила место ее запуска», — пояснил Винниченко. «Возможно, по этой причине в 2015 году, когда свою работу начала Совместная следственная группа, России было отказано в возможности вхождения в ее состав. Хотя Россия могла бы оказать неоценимую помощь в расследовании», — отметил замгенпрокурора.

Как говаривал незабвенный Виктор Степанович Черномырдин: «Никогда у нас такого не было — и вот опять!» В минувший вторник 22 января один из пассажиров рейса «Аэрофлота» Сургут-Москва в полете потребовал развернуть лайнер и направить его в Афганистан. Командир воздушного судна принял решение совершить вынужденную посадку в Ханты-Мансийске (якобы, для дозаправки), где угонщика задержали сотрудники спецслужб.

Замолвим о бедном угонщике слово

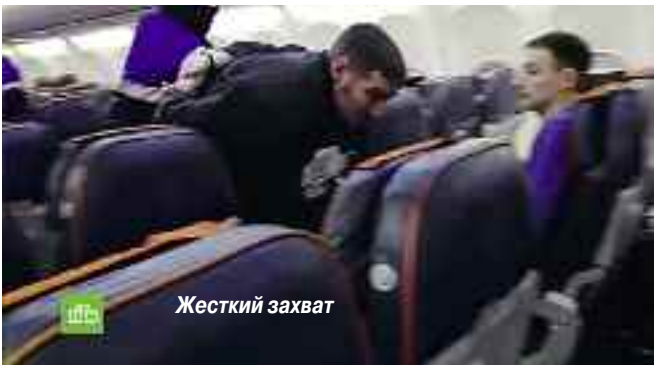
«Захваченный» борт Аэрофлота сел в Ханты-Мансийске. Теперь посадят «угонщика». Отчего же его так жалко...

Это краткая фабула авиационного инцидента. С некоторыми подробностями этой благополучно разрешившейся чрезвычайной ситуации нам удалось познакомиться, что называется, из первых рук.
По данным Следственного комитета России, «пассажир в состоянии алкогольного опьянения, угрожая оружием, во время перелета попытался прорваться в кабину пилотов и требовал изменить курс следования самолета». После приземления борт отогнали на самую дальнюю стоянку, после чего силовики приступили к штурму. Аэропорт Ханты-Мансийска был закрыт, а аэровокзал оцеплен.
«Задержанному за попытку угона самолета рейса «Сургут — Москва» грозит до 12 лет заключения. Такое наказание предусмотрено частью 2 статьи 211 Уголовного кодекса Российской Федерации, которая вменяется мужчине», — сообщила официальный представитель Следственного комитета (СК) России Светлана Петренко. Ну, а состояние алкогольного опьянения, как известно, при любых правонарушениях является отягчающим обстоятельством.
Некоторое недоумение вызывал лишь выбор угонщиком страны для бегства из холодной Сибири: Афганистан — совсем не то место, где можно расслабиться и погреть косточки на песке. Это одна из многих стран, где за угон самолёта положена смертная казнь.
Впрочем, при ближайшем рассмотрении выяснились подробности, резко отличающие нашего незадачливого угонщика от его предшественников в этой роли — откровенных бандитов и убийц, отца и сына Бразинских или отморожков братьев Овечкиных. Стрельбы, взрывов, убитых — ничего этого, к счастью, не было. Да и оружия у угонщика тоже не оказалось.
Выяснилось также, что Павел Шаповалов — так зовут задержанного спецназом ФСБ — вовсе не пытался ворваться в кабину пилотов. Он даже не встал с своего места, а свою бредовую просьбу об изменении курса самолета вежливо передал стюардессе, которую вызвал нажатием кнопки над головой. При этом он был абсолютно трезв, чем стюардессу и напугал. Обратись он с подобного рода просьбой пьяным, никто не воспринял бы его всерьёз и ответил скорее всего: Какой тебе Афганистан?! Иди пропсись (или опохмелись)! Но кого угодно проймаёт оторопь, когда такая просьба звучит от человека, который трезв и в здравом уме. Впрочем, последнее вызвало сомнения у всех, включая САБ и полицейских.
Конечно, слово сказано и дело сделано. В любом случае за угон (и уж за смену курса самолета и все неизбежные при этом издержки) ответить кому-то точно придется. Но нам почему-то

кажется, что бедный Павел Шаповалов, перепугавший экипаж самолета и настроивший против себя всех силовиков на земле, менее всего подходит на роль злодея.
По словам главы села Угут (откуда родом Шаповалов) Андрея Огородного, Павел никогда не злоупотреблял спиртным, и одноклассники отзывались о нем положительно. В Угуте 41-летний Павел жил с матерью, семей не обзавелся. Да и где в этой сельской глубинке найти жену, если остались одни старики. Человеком Павел был работящим, но в течение последнего года нигде не работал; лесопилка, где он трудился ранее, закрылась за нерентабельностью. Другой работы в селе нет. Перебивался случайными заработками: кому крышу подлатать, кому дров наколоть, огород вскопать... Так и сводили с матерью концы с концами, благодаря ее пенсии.

Пассажиры «захваченного» в Сургуте самолета «Аэрофлота» рассказали об инциденте: «Силовики напугали нас больше угонщика».

В то же время, отметил Огородный, мужчина вел уединенный образ жизни, друзей не имел и был очень замкнутым человеком. Тот факт, что Шаповалов оказался на борту московского самолёта, Андрея Огородного озадачил: он не знал, что земляк планировал поездку в Москву. А в селе или в деревне, как известно, все и всё друг про друга знают.
Огородный предположил, что рассудок Павла пострадал после удара по голове, полученного год назад в случайной чужой драке на железнодорожном вокзале в Тольятти. У живущей отдельно замужней сестры Шаповалова другое объяснение неадекватности брата: возвращавшегося с заработков Павла опойили клофелином, обобрали и выбросили на ходу из поезда.
Но под надзором полиции Шаповалов никогда не был, тихоня по жизни. Да и в самолёте не думал буянить. Пассажиры даже не поняли, что их борт «угнан». Они были удивлены, что после взлёта и набора высоты раздача еды прекратилась, едва начавшись, о чём стюардессы объявили по громкой связи. Не менее неожиданно самолёт начал снижаться, и только после того, как он приземлился и зарулил на стоянку, пассажиры всё поняли. То, что ситуация нештатная, стало ясно, когда начались звонки родных и близких с соответствующими расспросами.
Парадоксальный факт: земля всё узнала раньше. Так что испугались пассажиры не в воздухе, а уже на земле. Да и как в полёте понять, что самолёт угнан, когда угонщик мирно сидит у иллюминатора? Видали вы таких террористов? И когда на борт поднялся спецназ, он не оказал никакого сопротивления,



Жесткий захват

сдался сразу. Бойцам не потребовалось его искать — он назвал себя сам и поднял руки.
Пассажиры отделались сравнительно лёгким испугом (если испуг от вида вооружённых до зубов спецназовцев может быть лёгким). Но некоторым все же пришлось оказать психологическую помощь. Одна женщина решила даже отказаться от дальнейшего полёта, хотя и летела по важной надобности. Остальные прибыли в Москву с опозданием на несколько часов, «Аэрофлот» предоставил им резервный борт.
Во всех известных нам случаях с угонками воздушных судов мы однозначно желаем, чтобы террористов и угонщиков настигла самая жесткая кара. История с сургутским рейсом стала исключением из этого правила — Павел Шаповалов достоин если не жалости, то хотя бы понимания. Однако если поступок его и не вызовет осуждения, то одобрения

методика зародилась в 70-е годы в США и в эту же эпоху нашла применение в службе авиационной безопасности гражданской авиации Израиля.
Пример использования этой методики мы встречаем на страницах романа Артура Хейли «Аэропорт». Коварного злодея Герреро вычислила сотрудница аэропорта Таня Ливингстон, которая обратила внимание на его неадекватное поведение ещё до посадки в самолёт. Главное, что не ускользнуло от внимания проницательной Тани — это то, что у Герреро (при том, что он собрался лететь за океан) не было не только багажа, но даже какой бы то ни было ручной клади — только хозяйственная сумка с торчащей коробкой из-под макарон, где и была спрятана бомба.
Сочетание этих деталей с нервным поведением пассажира и стало основанием к подозрениям в злом умысле. Заметим, что действие романа происходило в 1960-е годы, т.е. задолго до появления профайлинга как общепризнанной науки инструмента.
Теме профайлинга в практике службы авиационной безопасности была посвящена недавняя конференция АНТИЦ «Полёт» в конгресс-зале ВИПК МВД в «Домодедово». С докладом выступала Анна Кулик — эксперт-профайлер, президент Научно-исследовательского центра корпоративной безопасности, член правления исследовательского центра «Независимая экспертиза», а также эксперт программ «Практикум для директоров» Московской школы управления «Сколково».
В России профайлинг получил известность и начал активно применяться в сфере авиационной безопасности после террористических актов 2004 года. Группы профайлеров были введены в службы авиационной безопасности на международных рейсах в аэропортах Пулково, Шереметьево и Домодедово. Но есть ли такие эксперты в региональных аэропортах? И почему повезло лишь международным рейсам? Наш «герой» отличился именно на внутреннем. И, пожалуй, главное: дипломированных специалистов-профессионалов по профайлингу в России до сих пор не готовит ни один ведомственный Росавиации институт ГА!
История с сургутским рейсом показала, что практику профайлинга необходимо развивать и всесторонне внедрять. Сегодня ведётся колоссальная работа по совершенствованию досмотрового оборудования. На выставках по теме безопасности каких только образцов нет! Возможности — фантастические, иголку в стогу сена увидят!
Да только в человеческую душу влезть пока никто не может. А это, как оказалось, поважнее, чем чемодан просканировать.

Соб. инф.

В погоне за Карлссоном

Boeing испытал пассажирский летательный аппарат — PAV для передвижения по городу



Напомним, производителя автономных технологий пилотирования Aurora Flight Sciences, которая известна своей системой ALIAS, американская авиастроительная корпорация включила в свою империю ровно год назад. Сумма сделки не разглашается до тех пор, пока Boeing не получит одобрение правительства США из-за доступа Aurora к военным технологиям, пишет Bloomberg. Сделка говорит о том, что Boeing поверил-таки в беспилотное будущее авиации. По всей видимости, компанию впечатлили технологии Aurora во время испытаний ее робота-пилота, сумевшего посадить на тренажере Boeing-737. Также компания разрабатывает программное обеспечение (ПО) для идентификации посадочных полос. По сути, ALIAS (Aircrew LaborIn — Cockpit Automation System) — это полноценный второй пилот, который может реагировать на приказы командира экипажа, сканировать обстановку и действовать в нестандартных ситуациях. В этом году Boeing хочет испытать систему во время реального полета.

«Мы не можем предсказать, как выглядит будущее, — говорит Грег Хислоп, главный технический директор Boeing. — Но независимо от того, какую форму примет воздушный транспорт, мы хотим быть лидерами».

В отличие от своих конкурентов, вроде Northrop Grumman и United Technologies, которые идут по пути крупных слияний и поглощений, Boeing сосредоточен на небольших, но целевых приобретениях. В Aurora работает всего 550 сотрудников в малоизвестном городке Манассас в Вирджинии, выбор которого, по всей видимости, обусловлен близостью к Вашингтону, столице США. По словам Boeing, эта сделка не повлияет на финансовые показатели компании.

Компания Aurora — не стартап. Она основана в 1989 году, разработала за это время более 30 беспилотников и сотрудничала, в основном, с DARPA — технологическим подразделением Пентагона. Проект ALIAS также был создан в рамках сотрудничества с этим агентством. Не будет удивительным, если окажется, что половина американских военных беспилотников — это тоже дело рук инженеров Aurora. Понятно, почему Boeing требуется особое разрешение на покупку компании.

В апреле прошлого года Aurora успешно испытала XV-24A X-plane Lightning Strike, прототип экспериментального самолета с вертикальным взлетом и посадкой,

который разрабатывается совместно с Honeywell International и Rolls-Royce Holdings и финансируется Пентагоном. Uber Elevate хочет использовать его модифицированную версию в качестве «летающего такси». По словам генерального директора Aurora Джона Лэнгфорда, экономически эффективными пассажирские дроны станут только при условии, что один компьютер/контроллер будет управлять целой сетью аппаратов одновременно. На основе Lightning Strike Aurora также создаст 24-двигательный военный самолет на электрической тяге (главный интерес Пентагона).

не единственная компания, планирующая выпуск аэротакси. Схожие планы есть у прямого конкурента — Airbus, а также многочисленных стартапов. По подсчетам аналитиков Morgan Stanley, к 2040 году такой рынок авиаперевозок будет иметь оборот 2,9 триллиона долларов.

Airbus также успешно провела в прошлом году тестовый полет Vahana — автономного электрического VTOL-аппарата. В рамках этого проекта Airbus планирует построить парк автономных мультиторторных электрических VTOL-аппаратов, которые могли бы использоваться в городской среде



На пятки лидерам наступают китайский Ehang...

Сделка с Boeing поможет Aurora выйти на мировой рынок, считает Лэнгфорд. При этом, компании уже давно сотрудничают друг с другом. Так, Aurora, Boeing и производитель аэрокосмической робототехники Electroimpact объединились, чтобы создать компоненты для крыла Boeing-777X. После приобретения, Aurora, став дочерней компанией подразделения Boeing Engineering, Test & Technology, продолжает сохранять независимую операционную модель, заявили в Boeing. И это — залог ее новых открытий и эвристических решений. Мы уже писали, что Boeing —

для индивидуальных перевозок. Первые устройства начали разрабатываться два года назад дочерней компанией Airbus. С того момента о Vahana мы уже слышали несколько раз: так, в ноябре прошлого года стало известно, что его полноценный прототип AlphaOne перевезли в специальный ангар в Пендлтоне, штат Орегон, где начали готовить к летным испытаниям.

На презентации представители компании рассказали, что AlphaOne составляет 6,2 метра в ширину, 5,7 метра в длину, 2,8 метра в высоту и весит 745 кило-

граммов. Airbus планирует сделать первую готовую к производству версию аэротакси к 2020 году.

В мае прошлого года свой прототип летающего такси представила также компания Uber. По планам этой американской компании, ее летающие такси появятся на дорогах уже в 2020 году.

«Мы хотим создать целую сеть таких летающих такси, чтобы даже обычные люди, которым надоели пробки на дорогах, могли оплачивать полет на дальние расстояния по доступным ценам», рассказал исполнительный директор компании Дара Хосровшахи.

Дизайн такси больше напоминает большой квадрокоптер, чем автомобиль. Глядя на фото можно заметить, что с помощью несущих винтов такси может совершить вертикальный взлет и посадку. Такси будет работать на электричестве, что сделает полет более экономичным и тихим.

Пользоваться такси смогут жители крупных городов, потом разработчики планируют расширять автомобильную сеть. Чтобы заказать аэротакси, достаточно выбрать нужный пункт на карте в приложении и отправиться к ближайшему воздушному порту, который расположен на крыше высотных зданий. Такси может перевозить до 4 пассажиров за одну поездку, причем от количества человек цена полета не меняется.

Российские энтузиасты ограничились пока созданием воздушного мотоцикла этот вид транспорта традиционно пользуется в нашей стране заслуженным уважением — хотя бы в силу ее рельефа местности. Новинку представил основывавшийся в «Сколково» отечественный стартап Hoversurf — компания, которая занимается изобретением «вещей будущего». В ее творческом арсенале — и летающие грузовые дроны, способные доставлять посылки весом до 100 килограммов, и летающие такси, которые будут преодолевать до 450 километров без подзарядки, а также нашумевший в сети летающий мотоцикл — Hoverbike Scorpion, предзаказ на который сделали уже тысячи компаний.

Как рассказали в компании (а «ВТ» еще в прошлом году поспешил сообщить своим читателям), уже в скором времени российские хOVERбайки поднимутся в небо Дубая, где на них будет рассекать местная полиция. Максимальная высота полета составляет 5 метров, а скорость — 70 км/ч, заряда батареи хватает на 25 минут полета. Но такие ограничения установила дубайская полиция; на самом деле рекорд высоты подъема составляет 28,5 метра, да и скорость байк может развить до 100 км/ч, рассказал создатель чудо-аппарата Александр Атаманов.

ХOVERбайк придется по вкусу не только арабам, в России его тоже можно использовать. Дело в том, что Scorpion относится к типу легких летательных аппаратов, или к сверхлегкой авиации (СЛА), поэтому если летать на нем в зоне G, то лицензия пилота не нужна.

Все необходимые факты собрала в открытом доступе Анна СОЛЫЦ



...и российский Hoverбайк

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Китай планирует стать «авиационной державой» и к 2035 году обойти США по объему перевозок

К концу 2035 года Китай планирует стать «авиационной державой»: количество аэропортов может вырасти почти в два раза — с 234 до 450, сообщает BuyingBusinessTravelRussia. По данным экспертов, в ближайшие несколько лет КНР обгонит США по объему перевозок, который составит почти четверть от всех мировых рейсов. В прошлом году общий пассажиропоток в Китае достиг 552 млн, а к 2020-му ожидается рост до 720 млн. По данным международного поставщика IT-решений для авиатранспортной индустрии SITA, в бюджете на строительство новых аэропортов в Китае предусмотрены затраты на обеспечение кибербезопасности и внедрение современных технологий.

Airbus подписал твердые контракты на покупку стартапом Moxy и JetBlue 120 самолетов A220

Европейская самолетостроительная корпорация Airbus подписала твердые контракты с авиакомпаниями Moxy и JetBlue на приобретение 120 самолетов A220-300 (бывший Bombardier CS300). Так, американский стартап — авиакомпания Moxy, подписала твердый контракт на приобретение 60 самолетов A220-300. Moxy — это новое авиапредприятие под руководством Дэвида Нилмана, одного из самых инновационных предпринимателей в отрасли и основателя JetBlue Airways. Помимо JetBlue, Нилман также основал Azul Brazilian Airlines и является контролирующим инвестором в TAP Air Portugal. Airbus будет производить самолеты A220-300 на новом сборочном заводе в США.

Boeing 787 авиакомпании Etihad Airways совершил перелет на биотопливе из солероса

Пассажирский Boeing 787 Dreamliner авиакомпании Etihad Airways впервые совершил многочасовой перелет на биотопливе. Баки лайнера были заполнены смесью обычного авиационного и биотоплива из солероса в пропорции 1 к 1. На этой смеси самолет выполнил перелет из Абу-Даби в Амстердам, проведя в воздухе более семи часов. Солеросы способны расти на сильно засоленных почвах на морском побережье, где другие растения не живут. Основным видом для производства биотоплива в Объединенных Арабских Эмиратах и Саудовской Аравии рассматривается солероса Бигелова, семена которого содержат около 30 процентов масла и 35 процентов протеина.

Лондонский «Хитроу» признан крупнейшей воздушной гаванью Европы прошлого года

«Хитроу» вновь стал самым загруженным аэропортом Европы. В 2018 году «Хитроу» увеличил пассажиропоток еще на 2,7 процента — до нового рекорда в 80,1 млн человек. По этому показателю он сильно опережает ближайших европейских конкурентов. При этом между аэропортами Парижа, Амстердама, Франкфурта и Стамбула, занимающими места в пятерке лидеров, разрывы не такие большие. Эксперты полагают, что наиболее вероятным претендентом на лидерство в Европе может стать аэропорт Стамбула, который сможет принимать ежегодно до 90 млн пассажиров в 2020 году благодаря реконструкции. Третья взлетно-посадочная полоса в «Хитроу», тем временем, заработает не ранее 2025 года.

Правительство Германии отозвало разрешение на деятельность у иранской компании Mahan Air

По данным Reuters, такое решение было принято по соображениям безопасности, а также из-за подозрений, что авиакомпания используется для военных целей. Mahan Air совершала рейсы из Мюнхена и Дюссельдорфа в Тегеран. Ранее газета Bild сообщала, что авиакомпания принадлежит бывшему командиру Корпуса стражей исламской революции. Отмечалось, что она сотрудничает с президентом Сирии Башаром Асадом и занимается перевозками бойцов и оружия в эту страну. С 2011 года Mahan Air находится в санкционных списках США под предлогом того, что доставляет иранские подразделения в Сирию. Последние санкции против перевозчика были введены в мае 2018 года.

Программа самого продаваемого лайнера Boeing 777 преодолела рубеж в 2000 заказов

«777 продолжает радовать пассажиров во всем мире, одновременно обеспечивая рентабельный рост нашим заказчикам, что определяет высокий спрос на этот самолет, — заявил Иссан Мунир (Ihsan Mounir), старший вице-президент по продажам и маркетингу гражданских самолетов в компании Boeing. — Устойчивость позиций текущей версии 777 обеспечивает эффективный переход к новой модели 777X, в которой будут улучшены летно-технические характеристики, экономичность и дальность семейства 777». В число заказов входят такие популярные модели, как пассажирский 777-300ER (с увеличенной дальностью полета), дальнемагистральный грузовой 777 Freighter, а также 777X.

В Израиле в долине Тимна, в 18 км от Эйлата, открыли новый международный аэропорт «Рамон»

На церемонии его открытия присутствовал премьер-министр Биньямин Нетаньягу. Он отметил, что отныне в Израиле будут работать два международных аэропорта, соответствующих современным стандартам. По его словам, аэропорт Рамон сможет в случае необходимости стать «дублером» аэропорта им. Бен-Гуриона вместо используемых в этом качестве до настоящего времени аэропортов Ларнаки и Аммана. Общая площадь территории аэропорта составляет 5,046 кв. км. Общая стоимость строительства новой воздушной гавани Израиля составила порядка 450 млн долларов США. По прогнозу, в первый год своей работы аэропорт примет около 2 млн пассажиров.

В Индонезии семьи погибших в катастрофе Boeing 737 потребовали выплаты компенсаций

Родственники погибших в результате катастрофы самолета индонезийской компании Lion Air в Яванском море потребовали от авиаперевозчика выполнить свои обещания и выплатить компенсацию. По данным The Straits Times, группа активистов передала свои требования депутатам парламента. «Компания еще не выполнила свои обязательства, хотя прошло уже почти три месяца с момента трагедии», — рассказал журналистам адвокат Априллиа Супалианто. По его словам, родственники получили выплаты от страховой компании по \$3,5 тысячи за каждого погибшего. Однако полагаются также компенсации непосредственно от перевозчика (около \$88 тысяч) каждой семье погибшего.

«Своя колея» Владимира Иринархова

Заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации, летчик-испытатель ПАО «Ил» Владимир Иринархов стал лауреатом премии имени Владимира Высоцкого «Своя колея». Церемония вручения премии состоялась на прошлой неделе в Театре на Таганке. Премию Владимиру Михайловичу Иринархову вручил Министр обороны Российской Федерации, Герой России Сергей Шойгу.

По традиции премия вручается в канун дня рождения поэта, певца и актера Владимира Высоцкого. Номинанты премии — люди, жизнь которых созвучна поэзии Владимира Семеновича, те, кто не изменяет своим убеждениям и идеалам, движется всегда по «своей колее».

Сергей Шойгу, вручая награду Иринархову, отметил: «Есть подвиги, которые совершаются спонтанно, а есть те, что основаны на мужестве, основаны на опыте, основаны на высоком профессионализме. Это, собственно, то, чем в разное время занимались многие поколения, и то, чем занимается Владимир Михайлович».

— Я просто делаю свою работу, а во время работы случается всякое, — скромно сказал прославленный летчик-испытатель, принимая награду из рук министра.

Вице-президент по транспортной авиации ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», генеральный директор ПАО «Ил» Алексей Рогозин также поздравил лауреата: «Мы гордимся профессионализмом, выдержкой и мужеством Владимира Михайловича Иринархова. 28 лет на военной службе и 26 лет в составе летно-испытательного центра «Ильюшина» — это огромный опыт, который мы очень высоко це-

Летчик-испытатель ПАО «Ил» стал лауреатом премии Фонда имени Владимира Высоцкого



ним. От имени всего ильюшинского коллектива поздравляю с присуждением этой награды!»

Заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации Владимир Михайлович Иринархов родился 3 января 1945 года в Москве. С детства увлекался авиацией — занимался авиамоделизмом и планизмом. Поступил в Оренбургское высшее военное авиационное училище им. И. С. Полбина. С 1967 года служил летчиком в морской авиации Балтийского флота, летал на торпедоносцах Ил-28, самолетах-амфибиях Бе-12, противолодочных Ил-38 и транспортных Ан-12 (командовал эскадрильей). Вышел в отставку в звании подполковника. В 1993 году Иринархов стал летчиком-испытателем в ОКБ им. С.В.Ильюшина.

Он провел 18 уникальных посадок и взлетов в Антарктиде на самолете Ил-76 при около нулевом боковом ветре (2001–2002 гг.). В результате этих полетов отработана методика взлетов и по-

садок с подобных площадок и высажена экспедиция «Антарктическая одиссея 2001». Владимир Михайлович провел программу испытаний по десантированию с самолета Ил-76 грузовых платформ без применения вытяжного парашюта.

В 2007 году Иринархов впервые совершил уникальный перелет на региональном пассажирском самолете Ил-114 через Атлантический океан в Венесуэлу. За четверть века он испытал множество самолетов, среди которых Ил-114, Ил-114Т, Ил-38Н, Ил-38SD, Ил-76, Ил-76МФ, Ил-96-300, Ил-96МО, Ил-96-400, Ил-38SD. С Ил-38 в жизни Владимира Иринархова было связано многое. Он выполнил первый полет Ил-38Н и провел полный цикл государственных испытаний. Впервые выполнил сброс противокорабельной ракеты с турбовинтового противолодочного самолета Ил-38.

Противолодочный Ил-38 стал последним самолетом, который сел на Центральном аэродроме

имени Фрунзе в Москве до его закрытия в 2003-м году. Пилотировал его Владимир Иринархов. Весной прошлого года при летных испытаниях самолета Ил-38SD «Морской змей» в подмосковном Жуковском случилась нештатная ситуация.

При посадке не вышла передняя стойка шасси. Владимир Михайлович скромно говорит, что это была не самая сложная ситуация в его летной практике, но благодаря мужеству, профессионализму и слаженной работе экипажа — Игоря Зинова и Владимира Иринархова — самолет удалось посадить с минимальными повреждениями, 11 человек на его борту были спасены. Иринархову на момент аварии было 73 года.

Премия Владимира Высоцкого «Своя колея» была учреждена в 1997 году Благотворительным Фондом Владимира Высоцкого, Министерством Культуры РФ и Комитетом по культуре города Москвы. Лауреатами ее становятся те, кто не изменяет своим убеждениям, кому сегодня захотел бы посвятить свою песню Владимир Высоцкий — людям, чья жизнь и творчество созвучны темам его поэзии. Главным критерием в определении лауреатов являются люди, способные твердо следовать в жизни по своей колее, несмотря ни на какие препятствия и повороты судьбы.

Среди лауреатов премии «Своя колея» — доктор Леонид Рошаль, путешественник Федор Конюхов, министр обороны РФ Сергей Шойгу, режиссер Алексей Герман, писатель Борис Стругацкий, летчик-испытатель Виктор Пугачев и многие другие.

Редакция газеты «Воздушный транспорт» также поздравляет Владимира Михайловича Иринархова с высоким званием Лауреата премии «Своя колея». Не сомневаемся: Владимир Семенович Высоцкий пошел бы с ним и в горы, и в разведку, и, конечно, отправился с ним в полет!

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

ФАВТ просит Верховный суд пересмотреть дело о взыскании в пользу «Трансаэро» 664 млн рублей

Федеральное агентство воздушного транспорта просит Верховный суд РФ отменить постановление Арбитражного суда Московского округа от 30 октября 2018 года, подтверждавшего решение суда первой инстанции о взыскании с Росавиации в пользу ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» 664 млн рублей, которые бюджет недоплатил за перевозку пассажиров по льготным ценам. Спор связан с исполнением договора о предоставлении в 2015 году субсидий из федерального бюджета — 1,095 млрд рублей для обеспечения авиаперевозок с Дальнего Востока. Дело находится на втором круге рассмотрения. Сначала суды встали на сторону Росавиации, но ВС отменил их акты и вернул дело на пересмотр.

Бывший директор авиакомпании «КрасАвиа» обвиняется в получении взятки в 4 млн рублей

Генеральный директор компании «КрасАвиа» Валерий Мордань задержан за взятку в 4 млн рублей. По данным СК, он получил деньги от поставщика спецтехники за лоббирование интересов организации при заключении контрактов в будущем. «В ходе расследования обвиняемый заключил досудебное соглашение о сотрудничестве, в рамках которого оказал активное содействие в раскрытии ряда коррупционных преступлений, совершенных другим должностным лицом, а также в полном объеме признал вину в предъявленном ему обвинении. Уголовное дело направлено в Советский районный суд Красноярска для рассмотрения по существу», — сообщили в пресс-службе СК.

Международная ассоциация аэропортов просит ограничить доступ операторов к инфраструктуре

Международная ассоциация аэропортов предложила ФАС ввести недискриминационный доступ в аэропортах только к тем услугам, которые признаны естественными монополиями и тарифы на них регулируются государством. Соответствующее письмо ассоциация направила главе ФАС Игорю Артемьеву 21 января. К монопольным услугам с 2008 года Правительство относит обеспечение взлета-посадки, предоставление аэровокзального комплекса, авиабезопасность, обслуживание пассажиров, заправку судов и хранение авиатоплива. Ранее Минтранс предложил ФАС либерализовать доступ к аэропортовым услугам и инфраструктуре, позволив работать там независимым операторам.

Суд подтвердил обязанность экипажа «Победы» обеспечить оказание первой помощи на борту

Арбитражный апелляционный суд подтвердил законность предписания Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) от 13 апреля 2018 года, которое касается оказания первой медицинской помощи пассажиру воздушного судна авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»). Таким образом, суд отклонил жалобу лоукостера на решение Арбитражного суда Москвы и обязал «принять меры по устранению нарушений и причин, приведших к нарушениям, а также исключению повторяемости их в дальнейшем». Между тем, «Победа» считает, что оспариваемое предписание возлагает на нее незаконные обязательства и является неисполнимым.

В НПО имени С.А. Лавочкина не получали запросов от следствия по делу о хищении

«НПО Лавочкина не получало официальных запросов от следственных органов по уголовному делу о хищении бюджетных средств, выделенных на создание телескопа Т-170М для обсерватории «Спектр-УФ». Если такие запросы поступят, предприятие будет оказывать всестороннюю помощь и содействие правоохранительным органам», — сказали в пресс-службе. В Роскосмосе сообщили, что госкорпорация помогает следствию по данному уголовному делу. Ранее сообщалось, что МВД России расследует уголовное дело о хищении более 28,5 млн рублей, подозреваемых в деле пока нет. Этот телескоп создают НПО им. С.А. Лавочкина и Институт астрономии РАН.

Оператор аэропорта «Пулково» оштрафован на 200 тысяч за сброс отходов в реку Новую

Дзержинский суд утвердил решение Росприроднадзора оштрафовать оператора аэропорта «Пулково» за загрязнение реки Новой. Как сообщает объединенная пресс-служба судов Петербурга, без изменений оставлено постановление инспектора Росприроднадзора о привлечении компании «Воздушные Ворота Северной Столицы» к административной ответственности по статье 8.2 КоАП, предусматривающей наказание за несоблюдение экологических и санитарно-эпидемиологических требований при обращении с отходами производства и потребления. В реке фиксировали превышение эталола в 5400 раз. В Смольном утверждают, что проблема загрязнения Новой остается актуальной.

Мещанский суд Москвы заочно арестовал сына бывшего заместителя главы Ространснадзора

Дмитрий Черток арестован заочно по обвинению в мошенничестве (ч. 4 ст. 159 УК), говорится в карточке дела на сайте Московского городского суда. По этой статье ему может грозить лишение свободы на срок до 10 лет со штрафом до 1 млн рублей. Компания World Best Trade, которую в «Нордавиа» связывают с Чертоком, требует от авиакомпании возврата долга. Представитель «Нордавиа», в свою очередь, утверждает, что бизнесмена подозревают в хищении у владельцев авиакомпании дочерних компаний «Норд Техник» и «Поликлиника авиаторов». В апреле 2017 года «Нордавиа» заявила о попытке рейдерского захвата со стороны WBT и Чертока. Но бизнесмен отверг эти обвинения.

Организована доследственная проверка по факту выкатывания ВС за пределы ВПП в Шереметьево

«Проверкой установлено, что 21 января т.г. около 18 часов Boeing 737 бортовой № VP-BNC ПАО «Аэрофлот», следовавший рейсом № 1963 сообщением Астана — Москва при посадке в процессе торможения выкатился левой стойкой шасси на грунт», — отмечается в сообщении Следственного комитета РФ. На борту находились 81 пассажир и 7 членов экипажа. Пострадавших нет, воздушное судно видимых повреждений не получило. Пассажиры и экипаж были доставлены в аэропорт, а самолёт отбуксирован к месту стоянки для осмотра следователем и техническими службами. Причины происшествия устанавливаются, по результатам проверки будет принято процессуальное решение.



Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания
(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru