

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 31-32 (44217)
Август 2019

Еженедельный



Вестник

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Зачем земледельцу крылья

Подробности на с. 6-7

Авиационно-химические работы в стране и сегодня помогают повышать урожайность ее сельхозугодий

Герой нашего времени

Аэропорт им. Лермонтова в Минводах навестили потомки шотландской ветви клана Лермонтовых

Подробности на с. 6



Лед и пламень Арктики

Подробности на с. 12

Федор Конюхов планирует в 2020 году пересечь Северный Ледовитый океан на воздушном шаре

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 31-32
Еженедельник**

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

Александр Нерадько,
руководитель Росавиации
Василий Шапкин,
первый заместитель
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель ГосНИИ ГА
Галина Пономарева,
заместитель главного редактора
газеты «Воздушный транспорт»
Виктор Горбачев,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт» ГА
стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Марина Володина,
зам. генерального директора
ЗАО «Сирена-Трэвел»
Владимир Пономаренко,
академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ
Евгений Каблов,
генеральный директор ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России

Виктор Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»
Игорь Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:
Фрунзенская набережная,
д. 48, кв. 48
г. Москва, 119270
Телефон для контактов,
подписки (495) 953-34-89
e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com
Знакомьтесь! Наш обновленный
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
**ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»**

Газета зарегистрирована
в Министерстве РФ по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.
Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
Сигнальный презд, д. 19
Заказ Тип. № 1126

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Заодно и Москву посмотреть

Но если конечным пунктом путешествия является другой город, удовольствие весьма сомнительное

Возродить самостоятельную некогда маршрутную сеть гражданской авиации и развить её — именно так следует понимать поручение Президента РФ, заявившего, что к 2024 году (т.е. к последнему году его очередного президентского срока) половина авиарейсов из регионов должна будет выполняться, минуя Москву. По итогам 2018 года их количество составило около 25 процентов от всей внутренней маршрутной сети.

Уже неплохо, если вспомнить сравнительно недавние времена. Однако и сегодня, увы, на большинстве внутренних российских рейсов каждый второй пассажир является транзитным.

На прошлой неделе премьер-министр Правительства России Дмитрий Медведев подписал постановление о правилах субсидирования авиарейсов внутри стра-

ны, минуя Москву. Заявки на участие в программе нужно подавать до 1 октября вместо 1 декабря. Кроме того, субсидии будут выше для перелетов в труднодоступные регионы: коэффициент повышен с 1,25 до 1,8. Для рейсов в аэропорты, объем перевозок, через которые в предшествующий год составил менее 100 тысяч пассажиров, коэффициент повышен до

2,1. В список удаленных территорий добавили Приморский, Хабаровский, Забайкальский края, Оренбургскую и Амурскую области, а также Бурятию и Еврейский автономный округ.

Какой эффект ожидается от принимаемых мер? Чтобы это понять, следует начать с определенного. К труднодоступным регионам, очевидно, следует отнести те, где же-

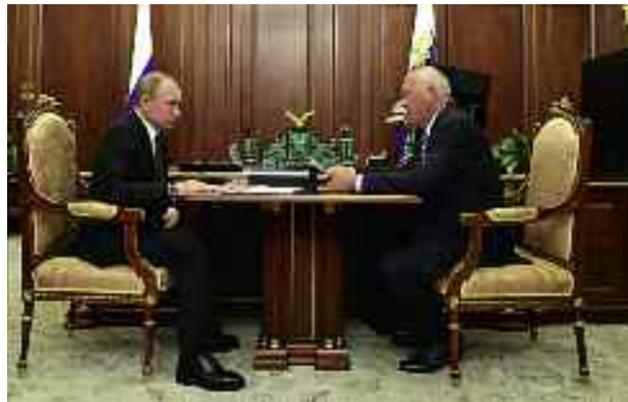


лезных дорог либо нет вовсе и в силу особенностей географических условий быть не может, либо где они есть, но пассажирские поезда по ним ходят нечасто.

Разумеется, когда мы говорим о труднодоступных регионах, в первую очередь речь идет о части Тюменского Севера, Таймырском полуострове и большей части Якутии (через Нерюнгри желез-

ная дорога проходит). На Тюменском Севере железная дорога также проложена: это ветка от Тюмени до Нижневартовска и Нового Уренгоя, проходящая через Тобольск и Сургут. Но поезда по ней ходят медленно и самолётам конкуренцию не составят, как не составят её и на Ямале.

Продолжение на с. 4



Представляя годовой отчет Корпорации, Сергей Чемезов сообщил, что в 2018 году Ростех исполнил Государственный оборонный заказ на 99,6 процента и с опережением выполняет государственную задачу по диверсификации производства — доля гражданской продукции в общем объеме выручки выросла на 1,5 процентных

пункта и достигла 30 процентов.

Прошедший год стал также рекордным для экспорта российских вооружений. Общий объем поставок по линии «Рособоронэкспорта» составил 13,7 млрд долларов США. Твердый портфель зарубежных заказов на российскую военную технику достиг 55 млрд долларов.

Драйвер для нацпроектов

Сергей Чемезов отчитался перед Президентом РФ о ключевых итогах работы Госкорпорации Ростех

Выручка Государственной корпорации Ростех в 2018 году достигла 1,642 трлн рублей, почти две трети ее пришлось на продажи гражданской продукции и экспорт высокотехнологичных решений. Консолидированная чистая прибыль компании превысила 128 млрд рублей. Средний уровень заработной платы по Корпорации составил 49,5 тысяч рублей. Об этом сообщил генеральный директор Ростеха Сергей Чемезов в ходе встречи с Президентом России Владимиром Путиным.

Рентабельность Корпорации по чистой прибыли составила 7,8 процента. Почти на 6 процентных пунктов выросла средняя месячная заработная плата — она составила 49,5 тысячи рублей.

Оздоровление активов

Как сообщил Сергей Чемезов, в 2018 году Корпорация при-

ложила значительные усилия к оздоровлению проблемных промышленных активов, недавно переданных в состав Ростеха.

Продолжались мероприятия по интеграции в структуру Корпорации холдинга «Уралвагонзавод». К моменту передачи консолидированный убыток компании составляли 4,2 млрд рублей.

Поддержка Госкорпорации позволила сократить убытки «УВЗ» вдвое (в 2018 году — 2,1 млрд рублей), при этом выросла гражданская выручка (доля в выручке составила 38,2 процента) и другие финансовые показатели холдинга.

Продолжение на с. 5

Во власти красного петуха

Авиация Минобороны в Красноярском крае начала тушить пожары, которые бушуют в течение месяца

Посетители МАКСа в Жуковском и Гидроавиасалон в Геленджике всегда имеют возможность увидеть в экспозиции пожарные воздушные суда — самолёты, вертолёты, а в последнее время и беспилотники, минимизирующие риск участия в борьбе с огненной стихией человека. Сброс воды с Бе-200 всегда был одним из самых эффектных сюжетов для фотографов и кинооператоров. Но настолько ли эффективны эти крылатые брандмейстеры в деле?

К сожалению, за их помощью обращаются лишь после того, как жареный петух (он же и красный) как следует клюнет. Сегодня он клюёт жителей городов и сёл Восточной Сибири, которые не знают, куда деваться от гари и дыма. Дошло до того, что в борьбе с огненной напастью пришлось вступить армии!

«За четыре дня работы авиации Минобороны России в Красноярском крае и в Иркутской области удалось затушить лесные пожары на площади 753 тысяч гектаров. Самолетами Ил-76 военно-транспортной авиации ВКС России совершено 94 вылета, вертолетами Ми-8 армейской авиации ЦВО и ВВО — 153 выле-

та на тушение пожаров», — говорится в сообщении пресс-службы ведомства.

В релизе уточняется, что только за минувшее воскресенье самолеты Ил-76 военно-транспортной авиации совершили 24 вылета, сбросив на охваченные огнем лесные массивы 1008 тонн воды. Вертолеты Ми-8 армей-



ской авиации за 37 вылетов вылили на очаги горения 650 тонн воды.

«За сутки потушено 303 тысячи га горящего леса, ликвидировано 56 очагов открытого возгорания», — отмечается в сообщении.

«Кричали женщины «Ура!» и в воздух чепчики бросали!». Но ура кричать почему-то не хочется. На-

чавшись в июле, пожары на сегодняшний день уничтожили вековые леса на территории 3.000.000 га. Чего ждали? Пока огонь уничтожит вместе с тайгой, поселками и людьми — свидетелями — все следы невиданных масштабов воровства древесины!?

Продолжение на с. 9



Схемы, представленные обеими сторонами, отличаются в «нужную» для каждой страны сторону, поэтому обыватель, на которого эти схемы рассчитаны, может верить американской версии, может иранской, а может усомниться в правдивости обеих схем.

Американский президент чуть было не отдал приказ о начале военного удара по Ирану, но пока что

приостановил его реализацию. Американские политкомментаторы озабочены тем, что ракета была запущена и сбита беспилотник в 35 милях от маршрутов гражданских воздушных судов. Это небезопасно, говорят они.

Давайте посмотрим на ситуацию с другой стороны: а наличие беспилотника в 35 милях от международных воздушных трасс не

Новые риски и старые иски

Геополитика — потенциальная и реальная угроза для безопасности полетов гражданской авиации

Несколько дней назад практически все СМИ в мире сообщили о том, что иранские военные при помощи ракеты земля-воздух сбивают американский беспилотный аппарат-разведчик. США заявляют, что это произошло вне воздушного пространства Ирана (то есть, над водной поверхностью), в Иране, утверждают обратное.

представляет опасности? Были ли экипажи находившихся в данном районе воздушных судов поставлены в известность о том, что поблизости проводятся военные разведывательные операции? Не пересекли ли беспилотник гражданские воздушные трассы перед тем, как был сбит? И если пересекал, то опять же — знали ли об этом авиакомпания, чьи самолеты находи-

лись в воздушном пространстве поблизости?

В который раз налицо подмена причины и следствия. Был бы сбит американский беспилотник, если бы он не выполнял в указанное время в указанном месте разведывательный полет? Ответ очевиден: нет, конечно.

Эта ситуация напомнила 17 июля 2014 года, когда в воздушном пространстве Украины был сбит граж-

данский самолет авиакомпании Malaysia Airlines. Зарубежная политобслуга не перестает до сих пор кричать из всех утюгов, что виноваты «пророссийские боевики» на Донбассе. Но никто не задает вопрос: почему воздушное пространство в зоне боевых действий не было закрыто ни Украиной, ни Евроконтролем?

Продолжение на с. 10

Росавиация информирует

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

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		январь-июнь 2018 г.	январь-июнь 2019 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.пасс.км.	127 634 100,62	145 749 075,36	114,2
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	15 210 668,99	16 596 201,54	109,1
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	3 222 995,68	3 085 568,59	92,9
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	чел.	20 733 252	24 484 032	118,1
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тонн	550 230,00	526 826,65	95,7
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	81,5	81,6	0,1
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	69,6	68,1	-1,5

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

№ Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пасс.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	январь-июнь 2018 г.	январь-июнь 2019 г.	% к пр.	январь-июнь 2018 г.	январь-июнь 2019 г.	% к пр.	январь-июнь 2018 г.	январь-июнь 2019 г.	+/- к пр.
1 Аэрофлот — российские авиалинии	16 222 981	17 795 517	109,7	44 926 427,80	48 819 567,10	108,7	78,0	77,3	-0,7
2 Сибирь	5 191 665	5 974 013	115,1	9 686 620,08	11 703 100,22	120,8	84,1	84,3	+0,2
3 Россия	4 750 984	5 090 701	107,2	12 318 835,57	14 852 607,91	120,6	83,5	81,4	-2,1
4 Победа	3 156 196	4 566 482	144,7	5 640 252,31	8 195 433,34	145,3	93,4	92,5	-0,9
5 Уральские Авиалинии	3 940 472	4 242 555	107,7	9 434 070,97	10 364 645,89	109,9	79,3	79,2	-0,1
Итого по 5 авиакомпаниям	33 262 298	37 669 268	113,2	82 006 206,73	93 935 354,46	114,5	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	64,7	65,3		64,3	64,5				
6 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	3 536 580	3 700 684	104,6	5 656 960,56	5 981 695,50	105,7	77,7	80,1	+2,4
7 Северный Ветер	2 261 266	2 353 879	104,1	5 914 201,20	8 099 865,03	137,0	87,5	90,7	+3,2
8 АЗУР эйр	1 851 266	2 318 706	125,2	9 080 399,01	10 678 132,06	117,6	95,9	94,7	-1,2
9 Глобус	1 953 798	2 183 895	111,8	4 951 212,26	5 471 607,92	110,5	***	***	***
10 Ред Вингс	937 713	1 296 496	138,3	1 990 884,33	2 839 237,54	142,6	83,8	87,6	+3,8
11 Икар	797 754	1 094 635	137,2	3 318 837,60	3 317 846,91	100,0	88,0	85,8	-2,2
12 РОЯЛ ФЛАЙТ	752 414	852 072	113,2	3 638 512,72	3 712 993,55	102,0	94,8	94,1	-0,7
13 Аврора	725 754	742 351	102,3	1 101 532,35	1 056 823,67	95,9	70,6	65,9	-4,7
14 Авиакомпания транспортная компания «Ямал»	869 995	722 010	83,0	1 742 559,65	1 386 883,44	79,6	67,7	69,7	+2,0
15 Нордавиа-региональные авиалинии	478 649	666 322	139,2	656 621,67	1 038 699,99	158,2	74,1	82,9	+8,8
Итого по 15 авиакомпаниям	47 427 487	53 600 318	113,0	120 057 928,08	137 519 140,07	114,5	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	92,2	92,9		94,1	94,4				
16 НордСтар	661 098	570 719	86,3	1 598 199,66	1 386 037,24	86,7	76,0	75,0	-1,0
17 АЗИМУТ	243 584	545 161	223,8	388 416,10	751 243,88	193,4	82,8	84,0	+1,2
18 АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***	***
19 ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
20 Якутия	363 858	294 449	80,9	977 268,28	835 399,80	85,5	76,5	67,0	-9,5
21 РусЛайн	288 331	271 452	94,1	244 071,33	264 224,41	108,3	66,2	63,7	-2,5
22 АЛРОСА	197 019	195 098	99,0	503 668,12	520 996,21	103,4	***	***	***
23 Ангара	180 632	195 068	108,0	180 894,33	188 345,78	104,1	77,5	75,6	-1,9
24 ЗАО «ЮТэйр»	35 113	154 048	438,7	21 584,11	172 013,38	796,9	99,7	70,3	-29,4
25 Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***	***
26 Газпром авиа	114 329	119 589	104,6	215 261,61	228 493,46	106,1	62,0	61,4	-0,6
27 Ижавиа	180 533	117 479	65,1	251 094,97	156 601,26	62,4	72,7	74,6	+1,9
28 ЮВТ АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
29 КрасАвиа	144 746	105 105	72,6	194 316,13	164 168,18	84,5	66,6	64,9	-1,7
30 Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
31 Комиавиатранс	62 891	38 414	61,1	68 304,98	37 704,45	55,2	59,6	62,0	+2,4
32 Авиакомпания компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33 Сибирская Легкая Авиация	10 592	28 250	266,7	5 408,66	12 786,40	236,4	65,5	69,8	+4,3
34 Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
35 ЮТэйр-Вертолетные услуги	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Итого по сумме авиакомпаний	50 927 817	57 462 063	112,8	127 172 308,89	145 601 922,86	114,5	-	-	-
В целом по ГА	51 446 249	57 678 624	112,1	127 634 100,62	145 749 075,36	114,2	81,5	81,6	+0,1
Удельный вес, %	99,0	99,6		99,6	99,9				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Законопроект о нулевом НДС за ввоз в страну иностранных самолетов поддержан Госдумой

Предлагается освободить от обложения НДС ввоз в Россию гражданских ВС, а также авиационных двигателей, запчастей и комплектующих, опытных образцов и их составных частей, необходимых для разработки и испытания таких воздушных судов. В настоящее время действует аналогичное освобождение для морских и речных судов. К доходам, не учитываемым при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций, предлагается отнести доходы владельцев, полученные от эксплуатации или реализации воздушных судов, зарегистрированных в Российском открытом реестре судов, по аналогии с доходами судовладельцев. Проект инициирован Правительством Российской Федерации.

Правительство обязало системы бронирования билетов перенести свои серверы в регионы РФ

Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление, обязывающее системы бронирования авиабилетов перенести в Россию серверы с персональными данными пассажиров. Речь идет об иностранных системах, которыми пользуется большинство российских авиакомпаний. Среди них — американские Sabre (пользуются «Аэрофлот» и «Россия») и Navitair («Победа»), испанская Amadeus (обслуживает S7), а также швейцарская SITA (работает с региональным перевозчиком «Якутия»). Российскими системами пользуются Utair («Сирена-Трэвел») и «Азимут» (НСБ). Перенос серверов должен произойти не позднее 31 октября 2021 года, говорится в документе.

Минтранс планирует создать систему проверки авиационного керосина перед заправкой самолета

«В целях минимизации рисков, связанных с некондиционным топливом, Минтранс РФ разрабатывает процедуру проведения обязательных проверок авиационного топлива для реактивных двигателей аккредитованными испытательными лабораториями перед заправкой воздушных судов, — рассказали в ведомстве. — Вместе с тем Правительством России инициирована работа по конкретизации требований к авиационному керосину и топливу для реактивных двигателей, содержащихся в технических регламентах Таможенного союза». Минэнерго также создаст рабочую группу, чтобы проанализировать причины попадания загрязненного авиакеросина в топливные системы самолетов.

Сергей Чемезов заявил, что ОАК потребует докапитализация в более чем 300 млрд рублей

Об этом генеральный директор Ростеха Сергей Чемезов заявил на встрече с Владимиром Путиным, сообщает пресс-служба главы государства. «Докапитализация более 300 миллиардов рублей будет нужна, чтобы окончательно провести финансовое оздоровление всех предприятий ОАК. Прежде всего эта сумма необходима для того, чтобы мы реализовали программы МС-21 и другие гражданские проекты. Очень большой объем кредитных обязательств, которые были получены «по наследству» ещё со времен 90-х годов, начала 2000-х годов. Мы эти долговые обязательства обслуживаем и, конечно, рассчитываем на Вашу поддержку», — подчеркнул глава Ростеха.

Новый порядок допуска к зарубежным рейсам ориентирован на повышение авиабезопасности

«Министерство транспорта не заинтересовано в установлении избыточных норм и правил, которые повлекут за собой издержки для авиационной отрасли. Напротив, целью законопроекта является повышение уровня безопасности полетов, усиление контроля за техническим обслуживанием воздушных судов российских эксплуатантов гражданской авиации, а также соблюдение летным и cabinным экипажем режима труда и отдыха при выполнении полетов за пределами воздушного пространства РФ», — говорится в сообщении пресс-службы министерства. В случае поступления замечаний по существу проекта он будет обязательно доработан, добавили в Минтрансе России.

Количество операций в системе регистрации DCS ASTRA демонстрирует устойчивый рост

За первые 6 месяцев 2019 года в системе регистрации пассажиров и багажа ASTRA было зарегистрировано 16,3 млн пассажиров. Прирост пассажиропотока по отношению к аналогичному периоду 2018 года составил 9 процентов. По данным компании «Сирена» — разработчика комплекса DCS ASTRA, число пассажиров, зарегистрировавшихся через Интернет, выросло на 6 процентов. Всего в текущем году в системе оформлен 154801 рейс — на 379 рейсов больше, чем в 1-м полугодии 2018 года. В настоящее время DCS ASTRA эксплуатируется более чем в 280 аэропортах России, странах СНГ и за рубежом. Система разработана и функционирует в соответствии с резолюциями и правилами IATA

ХК «Технодинамика» инициировала разработку Федеральных правил для парашютных прыжков

Существующая на сегодняшний день в России система сложилась стихийно, и она уже не отвечает современным требованиям. Порядок организации и выполнения прыжков с парашютом регламентируется ведомственными правовыми актами. К примеру, в авиационных организациях гражданского профиля действует Руководство по воздушному десантированию в гражданской авиации, но оно не применимо для парашютистов неавиационных организаций. Проект «Федеральных правил организации выполнения спортивных и развлекательных парашютных прыжков» будет представлен в ходе Международного авиационно-космического салона МАКС-2019.

Аэропорт «Шереметьево» наградили победителей премии в области журналистики ШереМедиа-2019

МА «Шереметьево» провел IX церемонию вручения собственной премии для СМИ и социальных медиа — «ШереМедиа». В праздничном мероприятии приняло участие руководство аэропорта и его дочерних обществ, представители ведущих общественно-политических, деловых, авиационных и туристических изданий, отраслевые эксперты и партнеры аэропорта. В этом году лейтмотивами церемонии стали два важных события в новейшей истории воздушной гавани: 60-летие аэропорта и присвоение МАШ имени А.С. Пушкина. В результате голосования экспертов в специальной номинации «SVO-я команда» премии удостоена газета «Воздушный транспорт гражданской авиации».

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Пассажирооборот на субсидируемых маршрутах в три раза превышает показатели прошлого года

По оперативным данным авиаперевозчиков, рост объемов перевезенных пассажиров по субсидируемым маршрутам за I полугодие в три раза превышает показатели прошлого года за аналогичный период. По программе субсидирования региональных перевозок на территории России и формирования региональной маршрутной сети количество перевезенных пассажиров за I полугодие 2019 составило 783,4 тысячи (I полугодие 2018 — 262,6 тысячи пассажиров). Правом на приобретение билета по специальному тарифу могут воспользоваться граждане РФ в возрасте до 23 лет, женщины в возрасте свыше 55 лет и мужчины в возрасте свыше 60 лет, а также инвалиды и их сопровождающие.

Бывший министр транспорта Максим Соколов назначен независимым директором «Аэрофлота»

Правительство присвоило Максиму Соколову статус независимого директора в совете директоров «Аэрофлота». Об этом говорится в распоряжении с подписью премьер-министра Дмитрия Медведева. «Согласиться с предложением Минтранса России, согласованным с Минэкономразвития, об осуществлении членом совета директоров ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии» Максимом Соколовым, избранным на годовом общем собрании акционеров по итогам 2018 года, деятельности в качестве независимого директора в совете директоров указанного общества», — говорится в распоряжении. Напомним, Максим Соколов возглавлял Минтранс в 2012-2018 годах.

ГТЛК 2-й год сохраняет за собой статус лидера отрасли среди российских лизинговых компаний

По итогам 2018 года объем нового бизнеса (совокупная стоимость имущества, закупаемого по договорам лизинга), составил 242 млрд рублей, что на 60 процентов превышает результат аналогичного периода предыдущего года. По оценке RAEX, ГТЛК является самым быстрорастущим игроком на рынке последние 7 лет. Объем инвестиций ГТЛК на 1 июля превысил 858 млрд рублей, в том числе с начала года — более 95 млрд. Средства направлены на развитие лизинга авиационного, водного, железнодорожного и энергоэффективного транспорта, а также на реализацию транспортных инфраструктурных проектов. Чистая прибыль по МСФО в 2018 году составила 607 млн рублей.

Авиакомпания-лоукостер «Победа» запустила собственного туроператора — PobedaTravel

PobedaTravel займется продажей пакетных туров по всей маршрутной сети авиакомпании. Для клиентов компании выгода может составить в среднем до 15 процентов, новый сервис работает по нетто-ценам поставщиков и отелей, без всевозможных наценок посредников. В начале 2019 года «Победа» по просьбам клиентов тестировала пилотную версию проекта PobedaTravel. Результаты тестирования превзошли планируемые показатели. Запуск полноценного проекта позволит компании значительно расширить сервисные возможности и клиентскую базу, привлекая туристов, предпочитающих пакетные туры. Сайт www.travel.pobeda.aero уже доступен для бронирования туров.

Из Международного аэропорта Краснодар откроется авиасообщение с Калининградом

Международный аэропорт Краснодар имени Екатерины II сообщает об открытии авиасообщения с Калининградом. 20 сентября из Краснодара авиакомпания «Азимут» приступит к выполнению регулярных полетов в Калининград. Воздушные суда SSJ 100 будут обслуживать рейс по понедельникам и пятницам. Вылет из Краснодара — в 06:45, прибытие в пункт назначения в 08:55, в обратном направлении лайнер будет отправляться в 09:45 и прилетать в столицу Кубани — в 13:30. Минимальный тариф в одну сторону по информации авиакомпании составляет 888 рублей. Билеты можно приобрести на сайте перевозчика и в авиакассах. МА Краснодар является базовым для авиакомпании.

«РусЛайн» вводит специальные тарифы для охотников и рыбаков со снаряжением

Авиакомпания «РусЛайн», один из лидеров в области региональных перевозок в России, ввела специальные тарифы для рыбаков и охотников на рейсах из Уфы, Екатеринбург и Челябинска в Нарьян-Мар и обратно с багажом и без багажа. Минимальная стоимость билетов без багажа — от 1 500 рублей, с багажом — от 2 000 рублей. «Имея в своей маршрутной сети несколько популярных направлений для охоты и рыбалки, таких как Уральский регион и Заполярье, мы решили ввести специальные тарифы для охотников и рыбаков и сделать перелет дешевле, а также упростить провоз удочек и охотничьих ружей», — рассказал коммерческий директор авиакомпании «РусЛайн» Александр Крутов.

NordStar признана лидером по пунктуальности аэропорта «Стригино» по итогам 1-го полугодия

Авиакомпания NordStar признана одной из самых пунктуальных среди российских авиаперевозчиков, выполняющих рейсы из Нижнего Новгорода с частотой менее 365 вылетов в год. С января по март 2019 года авиакомпания NordStar выполнила из международного аэропорта «Стригино» 18 рейсов, показатель пунктуальности составил 100 процентов. Напомним, из Нижнего Новгорода авиакомпания NordStar выполняет еженедельные полеты в Норильск и Белгород. Вылеты по направлениям осуществляются с частотой один раз в неделю по вторникам. Обеспечение регулярности и бесперебойности выполнения рейсов — одна из приоритетных задач авиакомпании NordStar.

Авиакомпания «Аврора» выполнит в августе дополнительные рейсы внутри Приморского края

Авиакомпания «Аврора», входящая в Группу «Аэрофлот», в августе выполнит следующие дополнительные рейсы в Приморском крае: Владивосток — Дальнереченск, Владивосток — Терней и Терней — Едinka. Благодаря программе субсидирования из бюджета Приморья цена авиабилетов остаётся доступной для населения. Обслуживают перечисленные направления воздушные суда ДНС-6. В настоящее время в Дальнереченск «Аврора» выполняет полёты два раза в неделю, в Терней — шесть раз в неделю; из Тернея в Еддинку — раз в неделю. Справки можно получить в круглосуточном контакт-центре «Авроры» по многоканальному телефону. Звонки из всех городов и регионов России бесплатные.

В Салехарде (бывший Обдорск) есть крупный аэропорт, способный принимать магистральные воздушные суда, а железной дороги нет. Она проложена до станции Лабытнанги, что находится на противоположном берегу Оби. Однако мост до нее не построен — переправиться можно только на пароме. До названной станции даже из Москвы ходит всего один поезд, который идёт почти двое суток.

Судите сами, труднодоступен Ямал или нет. Правда, республика Коми, через которую проходит упомянутый поезд, представляется более оживлённой. До Воркуты ходят поезда не только из Москвы, но и из Санкт-Петербурга, а также даже из Адлера и Симферополя. А в Сибирь они не ходят. Даже в перестроечную эпоху попасть из рассматриваемых краёв в Сибирь можно было только через Котлас, откуда ходил поезд до стоящего на Транссибирской магистрали Кирова. Сегодня такой возможности нет — этот поезд отменён.

На Урал и в Сибирь «только самолётом можно долететь», но непонятно, откуда и куда. При этом в Республике Коми существует достаточное количество аэропортов, принимающих магистральные воздушные суда — Сыктывкар, Ухта, Усинск, Воркута. А о малых аэропортах, до которых можно долететь только самолётом, если это Ан-2, и вообще говорить не приходится. Оживут они — оживут и крупные воздушные гавани.



Труднодоступных территорий России мы коснулись лишь частично. Их полный список, равно как и особенности транспортной инфраструктуры каждой из них, можно перечислять долго. Рассмотрим само понятие отдалённых территорий. Традиционно к ним относились Камчатский край, Магаданская область, Ненецкий АО, упомянутая выше Республика Саха (Якутия), Сахалинская область, Чукотский и Ямало-Ненецкий АО. В этот ряд были добавлены Приморский, Хабаровский и Забайкальский край, Оренбургская и Амурская области, а также Бурятия и Еврейский автономный округ. Но при этом единого определения «отдалённая (труднодоступная) территория» в нормативно-правовых актах не существует.

Окончание. Начало на с. 2

В июле пассажиропоток российских авиакомпаний на внутренних рейсах увеличился примерно на 20 процентов по сравнению с июлем 2018 года, рассказал руководитель Росавиации Александр Нерадько. Глава ведомства подчеркнул, что поручение Президента по увеличению региональных рейсов в обход Москвы выполняется.

«Отмечается также существенный рост, в частности, за прошедший период времени июля в сравнении с аналогичным пе-

Заодно и Москву посмотреть

Но если конечным пунктом путешествия является другой город, удовольствие весьма сомнительное

Сегодня под этим определением мы подразумеваем территории со слаборазвитой транспортной инфраструктурой. Поэтому не приходится удивляться, что в этот ряд была включена Оренбургская область. Железная дорога там была построена ещё в императорскую эпоху, но с распадом СССР исчезли многие поезда, идущие из Москвы в Среднюю Азию и остался только один ташкентский, чередующийся по дням отправления с анджанским и бишкекским (из Москвы они идут по одинаковому расписанию).

Но если в качестве главного критерия рассматривать уровень развития транспортной инфраструктуры, окажется, что обижены многие регионы России. Возьмём, например, Краснодарский край. Казалось бы, странно считать его труднодоступным при таком количестве междугородных автобусов и поездов. И аэропорты есть: в самом Краснодаре, в Сочи, Анапе, Геленджике, Ейске... Стоп! С последним заминка. Вроде, еще недавно был и даже магистральные воздушные суда принимал...

крупный аэропорт — Минеральные Воды, который в советские годы играл роль хаба. Сегодня в его маршрутную сеть помимо Москвы и Санкт-Петербурга входят Екатеринбург (с посадкой в Нижнекамске), Новосибирск, Череповец и Сочи. Помимо последнего все направления актуальны, на маршруте в Сочи самолёт будет конкурировать с автобусом и поездом.

У других аэропортов Северного Кавказа маршрутная сеть куда более скудная. Из Владикавказа помимо Москвы и Санкт-Петербурга самолёты летают только в Ростов-на-Дону и Сочи, конкурируя с автобусами и поездами. В Нальчике же маршрутной сети нет вовсе: кроме единственного самолёта Аэрофлота (А320) туда не летает ничего. Немного богаче маршрутная сеть аэропорта Грозный, откуда можно улететь даже в ряд стран Ближнего Востока. Ставрополь, будучи краевым центром, кроме Москвы и Санкт-Петербурга ни с каким другим российским городом России не связан. Да и в сообщении с Москвой практически единственной альтернативой самолёту является авто-

расписания видно, что погоду делают московские рейсы. Требуется ли поддержка маршрутов в другие регионы — об этом говорить вовсе не приходится.

Словом, как видим, понятия труднодоступности и удалённости однозначными не являются. Существенным критерием в сочетании со степенью доступности того или иного города является социальная значимость того или иного маршрута. Она в свою очередь зависит от социально-экономического развития страны. Советский опыт едва ли применим: в годы существования СССР локомотивом развития авиа-маршрутной сети были промышленность, наука, а также армия и флот.

Так, например, во Владивосток, в Петропавловск-Камчатский и на Сахалин, летали военнотрудовые. Они, впрочем, составляли значительную часть пользователей воздушного транспорта повсеместно. Пассажирами рейсов на Тюменский Север большей частью являлись и являются по сей день газовики и нефтяники. Для Сибири (как Западной, так и Восточной) значительной частью контингента были геологи.

Сегодня же во внутренних авиалиниях присутствует большей частью бизнес- и политическая, а также спортивная элита, театральная и эстрадная богема, и отчасти наука. Простые обыватели, которым нужно повидаться с родными и близкими, живущими в отдалённых городах, присутствовали и присутствуют всегда, но сегодня в значительно меньшей пропорции.

Программа субсидирования составлялась главным образом для того, чтобы привлечь именно их — одними бизнесменами, спортсменами, артистами, профессорами, генералами и адмиралами воздушный транспорт сыт не будет.

Интерес простых граждан должен учитываться при определении пары городов, авиалинию между которыми необходимо поддерживать. Маршруты на Кавказ и в Крым летом будут востребованы всегда. Но нужно не обидеть и тех, у кого есть надобность лететь, например, из Нижнего Новгорода или Калининграда в Новосибирск или в Томск. Показатель пассажирооборота также является важным — от него зависит размер аэропортовых сборов.

Чтобы успешно реализовать программу субсидирования, ей должна предшествовать определённая исследовательская деятельность. И хорошо, если она будет публичной, т.к. в принципе касается каждого из нас. А решения властей — понятными и мотивированными. Тогда и у налогоплательщиков вопросов не будет.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

При этом регулярного прямого сообщения наземным транспортом с Москвой и Санкт-Петербургом отсюда как не было, так и нет, что уж там говорить про связь с другими регионами.

Говоря о Краснодарском крае, не ограничимся одним только Ейском. А Майкоп — относится к отдалённым регионам или нет? Конечно, скажет бывалый путешественник. Доехал до Белореченской, а оттуда автобусом 30 верст. При этом в Майкопе аэропорт был ещё и в постперестроечные годы: из Москвы в него летали такие самолёты, как Ил-18 и Ту-134. Почему бы не возродить там аэропорт, чтобы жители столицы Адыгеи не мучились, летая только через Краснодар...

Про направления с Северного Кавказа можно сказать то же самое. Самолёт является наиболее надёжным и стабильным средством сообщения с этим регионом. Самый

бус. Поезд из Москвы ходит, но не каждый день, а от уровня комфорта пассажиры плюют.

Говоря о южном регионе, уместно вспомнить ещё два города — Елиста и Волгодонск. В калмыцкую столицу можно прилететь только из Москвы, железнодорожного сообщения с ней сегодня нет. В Волгодонск самолёты сегодня также не летают, хотя в этом городе ещё с советских времён существует аэропорт, куда из Москвы летал Ту-134.

Заметим, что пассажирооборот аэропортов северокавказского региона невелик. В Минеральных Водах он составил 2,1 млн пассажиров по итогам 2017 года, в Ставрополе по данным нынешнего года — 392246, в Нальчике — 236865 во Владикавказе 369300 (по данным на 2016 год), немногим более 300000 пришлось на Грозный. При изучении актуального

Александр Нерадько: Объем авиаперевозок внутри России вырос почти на 20 процентов

риодом июля прошлого года примерно на 20 процентов рост внутренних перелетов идет. Так что это поручение главы государства про увеличение количества внутренних полетов, полетов, минуя Москву, что мы фиксируем, идет достаточно живым образом», — подчеркнул Нерадько.

В прошлом июле российские авиакомпании внутри страны перевезли 7,5 млн пассажиров. Для сравнения, внутренний пассажиропоток российских авиакомпаний

по данным на официальном сайте Росавиации, в июне увеличился на 5,1 процента, до 6,9 млн пассажиров (международные перевозки при этом увеличились на 16,2 процента, до 5,7 млн пассажиров).

Как сообщалось ранее, доля авиационных внутрироссийских региональных рейсов в обход Москвы должна увеличиться в 2019 году до 39 процентов.

Согласно паспорту Комплексного плана модернизации

и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, на данный момент индекс составляет 37 процентов. При этом ранее министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщил, что в 2020 году долю таких рейсов планируется нарастить до 42 процентов. Согласно паспорту Комплексного плана, в 2021 и 2024 годах значение индекса планируется увеличить до 44 процентов и 51,35 процента соответственно.

Ростех также оказал серьезную организационную и финансовую поддержку концерну «Тракторные заводы», который был передан под управление Корпорации с совокупными долгами более 106 млрд рублей. На реализацию антикризисных мер Ростехом было направлено свыше 16 млрд рублей. Предпринятые шаги позволили стабилизировать ситуацию и не допустить срыва исполнения обязательств КТЗ перед государственными и зарубежными заказчиками.

Кроме того, в прошедшем году стартовал переход под управление Государственной корпорации Ро-

трансляций для зрителей из 220 стран мира и бесперебойную связь. Эффективное управление проектом позволило сэкономить для государственного бюджета более 500 млн рублей, что подтверждено результатами казначейской проверки.

В ходе чемпионата также прошла апробация интеллектуальная система распознавания лиц FindFace, благодаря которой удалось задержать более 100 правонарушителей. Партнером Корпорации стала компания NtechLab — создатель технологии распознавания лиц, которая, по мнению Амери-

понентной комбинированной вакцины от кори, краснухи и паротита. Документы на её регистрацию переданы в Минздрав России.

Участие в нацпроектах

Глава корпорации обратил внимание, что Ростех активно участвует в реализации практически всех национальных проектов, закрепленных «майскими» указами Президента России.

Так, в рамках нацпроекта «Цифровая экономика» Ростех стал оператором дорожных карт по сквозным цифровым технологиям беспроводной связи 5G, промышленного

и вычислительного оборудования и т.д.

В интересах нацпроекта «Здравоохранение» корпорация создает новые виды диагностического и лечебного оборудования, строит и оснащает медицинские клиники в регионах Российской Федерации. При участии Корпорации запущен федеральный проект по цифровой маркировке товаров, который помогает контролировать качество лекарственных препаратов. Кроме того, в 2018 году стартовал проект по созданию национальной службы санитарной авиации, в который инвестируется свыше 40 млрд рублей.

Как отметил Сергей Чемезов, участие в реализации национальных проектов тесно увязано с государственными задачами в сфере диверсификации оборонно-промышленного комплекса, который демонстрирует экстенсивный рост на перспективных гражданских рынках — электроники, ИТ, медицинского оборудования, химии, новых материалов.

Лидером диверсификации в 2018 году стал радиоэлектронный кластер Корпорации: его консолидированная выручка за год увеличилась на 18 процентов, до 266,6 млрд рублей, а чистая прибыль показала почти 8-кратный рост, составив 12,4 млрд рублей.

Социальные инициативы

Глава Ростеха сообщил также, что в 2018 году корпорация традиционно поддерживала большое число социальных инициатив и проектов в сфере образования, массового и профессионального спорта, культуры. Среди них — военно-музыкальный фестиваль «Спаская башня», международный фестиваль фейерверков, международный музыкальный фестиваль «Опера в Херсонесе» и другие культурные, спортивные и образовательные проекты. Кроме того, при участии Ростеха в Туле на территории действующего завода был создан творческий индустриальный кластер «Октава».

Государственная корпорация Ростех — одна из крупнейших промышленных компаний России. Объединяет более 700 научных и производственных организаций в 60 регионах страны. Ключевые направления деятельности — транспортное машиностроение, электроника, медицинские технологии, химия и инновационные материалы.

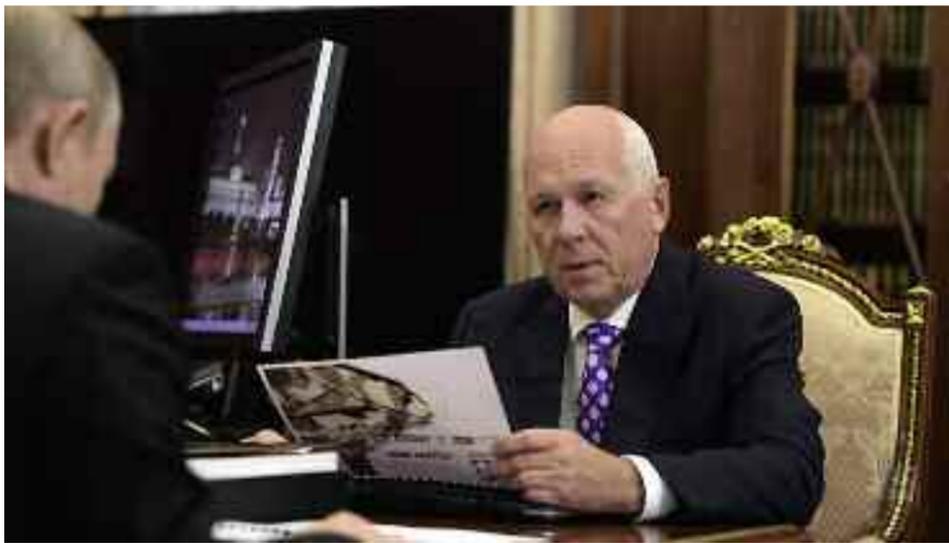
Холдинги Ростеха формируют три кластера: радиоэлектроника, вооружение и авиация. В портфель корпорации входят такие известные бренды, как АВТОВАЗ, КАМАЗ, Концерн «Калашников», «Вертолеты России», Уралвагонзавод и др. Ростех активно участвует в реализации всех 12 национальных проектов.

Компания является ключевым поставщиком технологий «Умного города», занимается цифровизацией государственного управления, промышленности, социальных отраслей, разрабатывает планы развития технологий беспроводной связи 5G, промышленного интернета вещей, больших данных и блокчейн-систем.

Ростех выступает партнером ведущих мировых производителей, таких как Boeing, Airbus, Daimler, Pirelli, Renault и др. Продукция корпорации поставляется более чем в 100 стран мира. Почти треть выручки компании обеспечивает экспорт высокотехнологичной продукции.

Драйвер для нацпроектов

Сергей Чемезов отчитался перед Президентом РФ о ключевых итогах работы Госкорпорации Ростех



стех предприятий ПАО «ОАК». Процесс оздоровления и реализация программ гражданского авиационного строительства требуют значительных инвестиций и направлены на создание в России авиапроизводителя национального уровня, который объединит проектирование, производство компонентов, финишную сборку самолетов, вертолетов и послепродажный сервис. При этом авиационный кластер станет самым мощным в структуре Ростеха — его совокупная выручка, заверил Президента Сергей Чемезов, превысит 1 трлн рублей в год.

Ключевые события

Одним из ярких примеров работы в гражданской сфере Сергей Чемезов назвал построение информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для чемпионата мира по футболу 2018 года. Системные решения Корпорации обеспечили беспрецедентное качество телевизионных

канского агентства исследований в области разведки, является лучшей в наше время.

Отдельно Сергей Чемезов остановился на ключевых проектах Корпорации в сфере здравоохранения. В частности, в 2018 году Ростех завершил программу строительства и оснащения 15 современных перинатальных центров в российских регионах.

Также были завершены клинические исследования отечественной вакцины от гриппа последнего поколения — первой такого уровня на российском рынке, содержащей сразу 4 штамма вируса. Как отметил глава Ростеха, использование четырехвалентных вакцин — мировой тренд, позволяющий значительно снизить заболеваемость населения. Буквально на днях вакцина зарегистрировали в Минздраве, сообщил Чемезов. Вакцина будет производиться в России по технологии полного цикла.

Кроме того, завершились клинические исследования трехком-

Интернета вещей (IIoT) и блокчейн. Корпорация разрабатывает и внедряет цифровые технологии в сфере государственного управления, энергетике, промышленности, ЖКХ, социальной сфере. Нарращивает разработки современной элементной базы, различного программного обеспечения, телекоммуникацион-

Окончание. Начало на с. 2

Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока подготовил рекомендации для Правительства России касательно мер поддержки по обновлению парка воздушных судов, эксплуатируемых в арктических и дальневосточных субъектах Российской Федерации.

По итогам заседания под руководством председателя комитета Николая Харитоновича для Правительства РФ были подготовлены конкретные рекомендации в рамках стратегии развития авиаперевозок в регионах.

Так, комитет выступил с предложением принять меры, направленные на запуск в 2023 году серийного производства самолетов Ил-114-300. То же самое касается современной версии знаменитого «кукурузника» Ан-2 разработанного СибНИА его «наследника» — ТВС-

Срочно требуется «везделет»

Госдумой приняты рекомендации по развитию авиаперевозок в ДФО и иных регионах России



2ДТС «Байкал» и модернизированных вертолетов «АНСАТ». Однако в первом случае речь идет о 2022-м годе, а во втором — о 2021-м.

Помимо этого, крайне важной задачей является создание в арктических и дальневосточных

субъектах РФ центров, где проводили бы обучение и подготовку пилотов, авиационных техников и штурманов. Также следует рассмотреть возможность создания в радиусе 150 км от мест базирования воздушных судов пункты сервиса.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Денис Мантуров: Российское радиоэлектронное оборудование получит преференции госзакупок

Правительство Российской Федерации утвердило разработанное Министерством промышленности и торговли России постановление, которое создаст условия для долгосрочного развития и формирования конкурентных преимуществ производителей российской радиоэлектронной продукции. В рамках постановления будет создан Единый реестр российской радиоэлектронной продукции, который упорядочит и упростит процедуру допуска и проведения госзакупок как для российских производителей, так и для заказчиков оборудования. Также документом устанавливаются ограничения на участие в закупках импортной радиоэлектронной продукции.

ОАК намерена заняться техобслуживанием своих гражданских судов — SSJ 100 и MC-21

Это был бы новый бизнес для ОАК, поскольку сейчас техобслуживанием она не занимается. SSJ 100 обслуживают S7 Technics, «Аэрофлот» и другие провайдеры. Главная проблема SSJ 100 — крайне низкий налет. В 2018 году эти лайнеры у российских авиакомпаний летали в среднем по 3,6 часа в сутки, тогда как Airbus A320 и Boeing 737-800 — по 10 и 11 часов в сутки соответственно. Все дело в долгом ожидании вышедших из строя компонентов. Производитель SSJ 100 — «дочка» ОАК «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) — в последние годы занялся созданием складов запчастей, но, по сути, средств на заказ необходимого количества компонентов просто не было.

Выручка АО «ГСС» от продаж самолетов SSJ за I полугодие снизилась более чем в семь раз

Поставки SuperJet 100 относительно того же периода прошлого года упали до 2,05 млрд рублей. Такие данные следуют из отчетности компании. Общая выручка компании за отчетный период упала почти в 4 раза, до 4,2 млрд рублей. Услуги послепродажного обслуживания принесли компании ГСС 2,06 млрд рублей выручки против 1,09 млрд рублей годом ранее. Чистый убыток ГСС увеличился в годовом выражении на 33 процента, до 1,07 млрд рублей. Согласно отчету ГСС за I квартал, за этот период компания вовсе осталась без выручки от серийного производства и поставок самолетов SuperJet 100. Годом ранее этот показатель был на уровне 3,46 млрд рублей.

Падение выручки от поставок SSJ 100 объяснили планами его основных продаж во 2-м полугодии

АО «Гражданские самолеты Сухого» объяснило семикратное падение выручки от серийных поставок SuperJet 100 за первые шесть месяцев года тем, что основные продажи лайнеров запланированы во II полугодии. «Выручка компании АО «ГСС» преимущественно формируется как результат продажи воздушных судов. В текущем году основные поставки самолетов SSJ 100 в соответствии с планом продаж компании запланированы на вторую половину года», — сообщил представитель компании. В 2018 году поставки «суперджетов» снизились до 26 штук против 30 единиц в 2017 году, отметил бывший глава ГСС Александр Рубцов (покинул должность в апреле).

Совместное предприятие ПАО «ОДК-Сатурн» и Safran Aircraft — PowerJet — отменило 15 лет

Пятнадцать лет назад, 23 июля 2004 года, компания Safran Aircraft Engines (Франция) и рыбинское ПАО «ОДК-Сатурн» учредили совместное предприятие PowerJet, задачей которого является проектирование и продвижение на рынок интегрированной силовой установки SaM146, предназначенной для регионально-магистральных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Все работы внутри PowerJet разделены между партнерами 50/50, от проектирования и разработки до производства и ППО, включая маркетинг и продажи. С начала серийного выпуска в 2010 году произведено более 400 двигателей, которые поднимают в небо ВС 15 операторов в России, Мексике, Казахстане и Таиланде.

Группа компаний «Спектр» представит на МАКСе услуги по ТО, ремонту и окраске воздушных судов

Экспозиция, в которой будут представлены тематические видеоролики, брошюры, справочные материалы по услугам входящих в группу компаний, разместится в павильоне Д3. Особое внимание будет уделено новым проектам, таким как строительство нового ангара для окраски и ТО узкофюзеляжных воздушных судов, а также расширение перечня услуг дочерней компании по техническому обслуживанию и ремонту авиатехники «Спектр-Авиа Техник». В ходе выставки руководство группы проведет переговоры с представителями авиакомпаний РФ и стран СНГ, авиационных заводов, входящих в ОАК, а также со специалистами организаций по ТОиР.

На проведение технического перевооружения ВАСО для выпуска Ил-112 не нашли претендентов

На аукцион на проведение реконструкции и технического перевооружения цехов воронежского авиазавода (ПАО «ВАСО», входит в ОАК) не было подано ни одной заявки, следует из документации. Подрядчику необходимо было провести реконструкцию цехов окончательной сборки и летно-испытательного комплекса на общей площади в 3,4 тысячи кв. м. Кроме того, он должен был подготовить площадку под новое оборудование и провести его поставку и монтаж. Все работы должны были завершить до 30 сентября 2020 года. Источник финансирования — средства бюджетных инвестиций. Максимальная цена контракта составила 771,1 млн рублей.

Студенты-целевики «Авиастар-СП» прошли производственную практику на предприятиях ОАК

Студенты ульяновского авиастроительного предприятия АО «Авиастар-СП», обучающиеся в Институте авиационных технологий и управления Ульяновского технического университета, завершили летную практику на московских предприятиях — ОКБ Сухого, РСК «МиГ», а также в Московском авиационном институте. «Очень важно, что «Авиастар» работает с этими предприятиями, в том числе, и в рамках кооперации. Ребята смогли своими глазами увидеть, как практически реализуется процесс кооперации, полный цикл изготовления самолета, включая опытное производство, статические и динамические испытания», — пояснили преподаватели ИАТУ.

АЭРОПОРТ 2019

Домодедово стал победителем международного конкурса Intranet & Digital Workplace Awards

Московский аэропорт стал обладателем золотой награды международной премии Intranet & Digital Workplace 2019. Торжественная церемония прошла в Лондоне. Победу принес проект AURA - корпоративный интранет-портал DME, на базе которого разработаны уникальные сервисы по управлению знаниями. Жюри отметило комплексный подход в реализации проекта, когда одинаково успешно развиваются технологические решения, и сервисы платформы, и социальные инструменты для коммуникации сотрудников. Баланс интранета и деловой социальной сети позволяет сотрудникам обмениваться знаниями, развивать горизонтальные связи и придумывать идеи для новых проектов.

В аэропорту Платов расширяется количество направлений для отправки международных грузов

Так, с начала нынешнего года география отправок грузов из Платова увеличилась до 25 стран. В 2018 году их было меньше 20. Среди городов назначения числятся Абуджа (Нигерия), Амман (Иордания), Бангкок (Таиланд), Йоханнесбург (ЮАР), Лос-Анжелес (США), Ницца (Франция), Сеул (Корея), Стокгольм (Швеция) и другие. Грузы в дальние страны следуют транзитом через крупнейшие аэропорты мира. Например, животные, отправленные из Ростова в Лос-Анжелес, «пересаживались» на самолет в Стамбуле. Отправки грузов по сложным составным маршрутам возможны благодаря действию так называемых интерлайн-соглашений между авиакомпаниями.

Международный аэропорт «Храброво» получил маркетинговую награду Форума Routes Silk Road

В городе Нур-Султан (Казахстан) прошел Международный форум Routes Silk Road 2019, нацеленный на разработку и развитие авиамаршрутов для стран СНГ, Центральной и Восточной Европы, Ближнего Востока и Азии. Участие в нем принимали свыше 250 гостей - делегатов из более 40 авиакомпаний, 30 аэропортов и компаний развития туристической отрасли. Routes Silk Road 2019 предоставил участникам платформу для проведения переговоров, встреч и возможность обсудить наиболее насущные проблемы, стоящие перед авиацией. Также в рамках Форума были вручены маркетинговые награды. МА «Храброво награжден «за успехи в развитии маршрутной сети».

ВТБ выдал ОАО «Аэропорт «Якутск» кредит на модернизацию систем обработки багажа

Средства в размере 95 млн будут направлены на финансирование капитальных затрат: приобретение специализированной аэродромной техники и на модернизацию систем обработки багажа. «Мы (ВТБ - ред.) готовы рассматривать возможность расширения объемов финансирования для реализации инвестиционных программ предприятия», - рассказал управляющий ВТБ в Республике Саха (Якутия) Денис Леонтьев. Ранее сообщалось, что стоимость реконструкции ВПП аэропорта «Якутск» составит 4,5 млрд рублей. По предварительным прогнозам, после реконструкции пассажиропоток на международных направлениях возрастет с 40 до 100 тысяч человек в год.

Аэропорт Красноярск получит 600 млн рублей из резервного фонда Правительства России

Соглашение о строительстве международного хаба было подписано на Красноярском экономическом форуме в марте 2019 года. В его развитие планируется вложить около 35 млрд рублей. Работы должны начаться в этом году. После их завершения пропускная способность воздушной гавани вырастет почти вдвое. Инвестировать в проект готовы несколько японских компаний. Проект предполагает создание комплекса для мультимодальных грузовых перевозок и производственно-логистического центра, отмечает ИА KrasnoyarskMedia. В феврале новый терминал аэропорта Красноярск получил допуск Минтранса РФ на обслуживание международных рейсов.

На Дальнем Востоке ФАВТ нашло подрядчика на реконструкцию лишь двух аэропортов из пяти

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», только одна компания — «Нордтрансстрой» (Магадан) - подала заявку на участие в конкурсе на реконструкцию аэропортов «Сеймчан» (Магаданская область) и «Олекминск» (Якутия). Оба контракта будут заключены по начальной цене — 1,53 млрд рублей и 2,719 млрд рублей соответственно. В «Сеймчане» реконструкция будет вестись в условиях действующего аэропорта. Работы необходимо выполнить к октябрю 2021 года. В «Олекминске» подрядчику предстоит реконструировать ВПП, рулежные дорожки и перрон, установить ограждение аэропорта, построить КПП, склад ГСМ и выполнить ряд других работ — до 2022 года.

На территории международного АП «Кольцово» открылся новый контрольно-пропускной пункт

В аэропорту Кольцово (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») открылся новый КПП для досмотра транспортных средств и людей, которые попадают на контролируемую территорию воздушной гавани. Новый КПП площадью 407 кв метров располагается между аэровокзальным комплексом и грузовым терминалом. Пропускная способность нового КПП возросла вдвое за счет разделения потоков въезжающих и выезжающих транспортных средств, а также с помощью увеличения числа досмотровых зон и использования самых современных интроскопов. В здании КПП располагается бюро пропусков для сотрудников с электронной очередью и удобным залом ожидания.

Аэропорт Минеральные Воды им. Лермонтова навели представители клана Лермонтовых

23 июля в рамках фестиваля «Парус судьбы» аэропорт Минеральные Воды имени М.Ю. Лермонтова встретил потомков поэта. Среди них Глава рода Лермонтовых, полный тезка Поэта и президент Ассоциации «Лермонтовское наследие» М.Ю. Лермонтов. Михаил Юрьевич прибыл на Кавказские Минеральные Воды вместе с сыном и дочерью, а также с представителями шотландской ветви рода. Международный фестиваль народного творчества по произведениям М.Ю. Лермонтова «Парус судьбы» проходил с 23 по 28 июля в Пятигорске, Железноводке и Кисловодске. Проведение фестиваля планируется ежегодно. Он может стать уникальным туристическим брендом региона (фото на с. 1).

Зачем земледельцу крылья

Авиационно-химические работы в стране и сегодня помогают повышать урожайность ее сельхозугодий



Слово «авиация» означает в переводе с латыни уподобление или подражание птице. Но есть самолёты, которые подобны не столько птице, сколько пчеле, переносящей пыльцу. Это, конечно же, земледельческие бипланы: в прошлом веке — По-2, а затем — Ан-2, несущий свою добрую службу и в новом веке. При взлёте эти воздушные суда и в самом деле напоминают пчёл, взлетевших с цветка на лугу.

Профессия пилота сельскохозяйственной авиации была всегда в почёте, хотя отношение к ней было неоднозначным. Авиаторы говорят: плох тот пилот Ан-2, который не хочет стать командиром воздушного судна Ил-96, Boeing-777, A-330 etc. И наоборот: плох тот командир магистрального воздушного судна, который не знает, что такое Ан-2 либо иной не менее достойный самолёт АОН. В этом мы убеждались не раз после многих катастроф.

Говоря о сельскохозяйственной авиации, нельзя не вспомнить ветерана гражданской авиации, который не раз был героем наших репортажей. Это Валерий Губин (1936-2013), имя которого звучало со страниц нашего издания в связи с 50-летием первого полёта самолёта Ан-24. А начинал свою лётную биографию Валерий Александрович с самолёта Ан-2, на котором работал в начале своей лётной биографии в подразделении сельскохозяйственной авиации. Он говорил: пилот-сельхозник — это лётчик-ас! Попробуй полетай целый день на высотах от 10 до 30 метров. Малейшее неверное движение — и ты сгорел. И эти слова — не пустой звук. Ан-2, у которого крылья и рулевые плоскости обшиты материей, сгорает почти моментально. В этом, к сожалению, мы не раз убеждались, знакомясь с хроникой авиапроисшествий.

Валерий Александрович также говорил о том, что для пилота-сельхозника искусство — это не только летать над полем, но и взлететь и сесть. Так было, например, в Воронежской области при работах в апреле, когда земля не успевала просохнуть после таяния снегов, и при взлёте и посадке нужно было уметь не увязнуть в грязи и не кувырнуться (говоря профессиональным языком — не скапотировать).

Одним словом, в советские годы пилоты-земледельцы составляли элиту. О том, в каком состоянии сельскохозяйственная авиация на-



ходится сегодня, лишней раз говорить не приходится. О необходимости вернуть былые позиции этому роду гражданской авиации говорят все: и действующие работники авиации народного хозяйства, и ушедшие на заслуженный отдых ветераны. Сельскохозяйственная авиация является эффективным средством интенсификации растениеводства: увеличивает классность зерна и повышает урожайность на 20-25 процентов. Авиационно-химические работы играют значительную роль в мировом производстве продуктов питания и защите растений.

И шансы вернуть сельскохозяйственной авиации утраченные позиции есть. Пилоты, владеющие мастерством авиационных работ, не перевелись. И в перспективе эта деятельность, похоже, вновь будет поднята на щит.



Пётр Князьков и Клим Галлиулин

С этой целью под Краснодаром, на аэродроме Северская, 27 июля состоялся Конкурс профессионального мастерства лётчиков на авиационных работах, призванный содействовать повышению профессионализма в отрасли. Мероприятие организует Фонд содействия развитию сельского хозяйства при поддержке Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) и Администрации Краснодарского края.

Говоря о целях и задачах конкурса, Президент Фонда содействия развитию сельского хозяйства Клим Галлиулин отметил, что сегмент авиационно-химических работ сегодня, по сути дела, заброшен, им никто не занимался в течение 25 лет. Конкурс «Золотые крылья» — это не разовое мероприятие, а часть разработанного и претворяемого в жизнь плана по развитию отрасли авиационных работ в стране.

Сегодня даже представители власти нередко с удивлением спрашивают: а разве у нас ещё есть сельхозавиация? А простые обыватели и вовсе могли о ней не

слышать. К счастью, пока ещё находится в строю поколение тех, кого действительно учили технологиям АХР, кто может и готов передать свой опыт молодым лётчикам, поэтому самое время показать всей стране самых опытных профессионалов этого сегмента гражданской авиации, «последних из могикан». И есть уже, к счастью, кому они могут передать и успешно передают свой богатый опыт. Конкурс профессионального мастерства — один из самых удачных форматов для решения данной задачи. Для представителей других профессий, включая авиационные, подобные конкурсы проводятся издавна.

Организаторы конкурса стремились охватить и продемонстрировать весь спектр авиационно-химических работ как одной из специализаций лётного дела. Конкурс

служивают, занимаясь столь нелегким трудом.

Принять участие в Конкурсе смогли профессиональные пилоты авиакомпаний, сертифицированных Росавиацией на проведение авиационно-химических работ. Работу лётных экипажей оценивали члены жюри из агрономов-экспертов и заслуженных пилотов.

Приём заявок на участие в конкурсе был завершён раньше срока. При этом участники конкурса стали всего 8 экипажей. По словам Клим Галлиулина, это немного, но много и быть не могло. Сегодня в стране действуют всего 83 эксплуатанта, сертифицированных регулятором на проведение авиационно-химических работ. Не все решились участвовать в конкурсе: он был неприглядным делом в этой области авиационных работ и в это время.

По условиям конкурса к нему допускались только профессиональные пилоты, имеющие квалификационную отметку не ниже «коммерческий пилот». Все участники конкурса соответствовали данным требованиям. Частные пилоты к конкурсу не допускались — таковым было одно из условий, поставленных Росавиацией. Соревнования проходили в два этапа: теория и практика. На первом этапе конкурса оценивались теоретические знания авиаторов по технологии проведения авиационных работ, о химических препаратах и их применении, способах повышения урожайности. Второй этап конкурса выявил лётное мастерство экипажей, которое они продемонстрировали на самолётах Ан-2, оборудованных специальной химической аппаратурой. Оно оценивалось по следующим критериям: взлёт, заход на гон, выдерживание гона, параметры гона, посадка.

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько отметил в своем приветственном слове участникам и организаторам Конкурса, что проводимый Конкурс «Золотые крылья» будет способствовать популяризации сельскохозяйственной авиации и привлечению в её ряды молодых способных пилотов, которые внесут достойную лепту, как в развитие сельскохозяйственной авиации, так и агропромышленной отрасли в целом.

Свои лучшие лётные качества и теоретические знания по предмету конкурса продемонстрировали 6 опытных экипажей авиапредприятий из Волгоградской области, Республики Башкортостан, Ставропольского и Краснодарского краёв.

И вот наступил самый торже-

ственный момент — награждение лучших.

Кубок победителя и золотые медали конкурса «Золотые крылья-2019» завоевал экипаж краснодарского авиапредприятия в составе командира воздушного судна **Юрия Савинкина** и второго пилота **Алексея Морозова**. Команда АТЦ «Вираж» заняла первое место в соревновании, набрав 366 баллов. Серебряные медали и второе место достались экипажу, выступавшему под номером 5, в составе командира воздушного судна **Сергея Гегешко** и второго пилота **Павла Свирского**. Конкурсанты набрали 358 баллов. Бронзу и третье место конкурса получил экипаж, выступавший под номером 3, в составе командира воздушного судна **Владимира Зайцева** и второго пилота **Романа Требушников**. Авиаторы набрали 336 баллов. Денежные призы были вручены экипажам, занявшим 1, 2, 3 места. Приложением к ним стали и имущественные призы для авиакомпаний.

Но основной наградой стало признание профессионализма пилотов. Его символом является Кубок победителя 1-го Всероссийского конкурса профессионального мастерства пилотов на авиационно-химических работах «Золотые Крылья-2019». Экипажи, занявшие призовые места, были награждены специально изготовленными медалями. Все без исключения участники конкурса получили дипломы участников и вымпелы с символикой конкурса.



Юрий Савинкин и Алексей Морозов

Все без исключения авиакомпании, решившиеся на участие в состязании, поощрены дипломами от организатора и имущественными призами от партнеров конкурса. Пилоты-участники конкурса получили благодарственные письма от Федерального агентства воздушного транспорта за подписью руководителя Росавиации Александра Нерадько, которые вручал заместитель начальника Южного МТУ Росавиации **Валерий Силаев**.

В состав жюри конкурса вошли представители Южного межрегионального территориального управления Росавиации, представители Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации (СПБГУГА) и ФГБУ «Россельхозцентр».

«Члены жюри не знали под каким номером какая авиакомпания выступает. То есть они выступали инкогнито. Интрига сохранялась до самого финала. Все экипажи продемонстрировали прекрасную технику пилотирования, глубокие знания теории, но конкурс есть конкурс», — сказал председатель жюри конкурса «Золотые крылья-2019» командир учебно-лётного отряда лётно-технического комплекса СПБГУГА **Пётр Князьков**.

Авиаторам был преподнесен и еще один подарок: организаторы рассказали о скором появлении на рынке России нового отечественного самолета для авиационно-химических работ Га-1400 «Гектар», который со временем заменит заслуженный, но устаревший самолет типа Ан-2.



В рамках программы мероприятия состоялась презентация нагрудного знака «За заслуги в отрасли АХР». Его появление стало значимым событием в современной истории гражданской авиации. Существуют знаки «Отличник воздушного транспорта», «За безаварийный полёт», «Заслуженный пилот», которые выдает Минтранс России. Но в этом ведомстве практически нет ни одного человека, который бы хоть что-нибудь по-серьёзному понимал в авиахимработках, и потому добиться награждения этими знаками работников небольших авиакомпаний — процесс очень трудоемкий.

Авиахимработы — специфическое направление, очень непростое и достойное своей отраслевой награды. Выполнить 40-45 вылетов на Ан-2 — средни тру-

д (БПЛА), как перспективного направления в сфере авиационно-химических работ.

Президент Фонда содействия развитию сельского хозяйства Клим Галиуллин обратил внимание, что в стране проводились авиационные выставки по многим темам, но до сих пор не было специализированной выставки отрасли авиахимработ. Надо принимать во внимание, что для многих предприятий, которые изготавливают необходимые для нужд агроавиации изделия, задача выставиться в Москве сама по себе непосильна. Однако задача выставки — собрать на одной площадке всё, что нужно для работы «химикам», была решена успешно.

Праздник закончился, чтобы вновь состояться год спустя. Попробуем оценить его некоторые итоги. Во-первых, названы победители. И, пожалуй, даже не так важно, кто победил. Победили дружба и лёгкое братство, а главный предмет победы — решительный шаг к выходу из забвения и признанию малой авиации равноправным партнером в агропромышленном комплексе страны. Уже сегодня есть смысл подумать, каковым должен быть очередной шаг.

Начнём с условий конкурса. Как сказано выше, частным пилотам заказан доступ к нему. А справедливо и разумно ли это? Ну, нет у пилота документа с гербовой печатью, и что, из этого следует, что он неграмотный? А почему бы не рассмотреть данный конкурс как инструмент для пополнения рядов сертифицированных пилотов сельхозавиации? А участие в нём — как экзамен, который не так просто выдержать?

Напомним, что о проблеме с «чернофлажниками» речь велась и на круглом столе, который состоялся в рамках выставки HeliRussia-2018. Подобные конкурсы, несомненно, будут способствовать тому, что многие (а в перспективе — и все) нелегалы уберут со своих флагов «весёлого Роджера».



Сергей Гегешко и Павел Свирский

Обратим внимание и на другой аспект сегмента АХР вообще и состоявшегося конкурса, в частности. Прошедший конкурс был узкоспециализированным — он собрал только пилотов самолёта Ан-2. Споры нет, этот биплан стал признанным земледельцем

и, собственно говоря, О.К. Антонов создавал его в первую очередь именно в этом качестве. А чем другие летательные аппараты хуже?

Признанными тружениками полей стали вертолёты Ми-1, Ми-2 и Ка-26 (пилот сельскохозяйственного вертолётного типа даже стал одним из героев комедии «Шла собака по роялю»). Да и автожирам следует воздать должное. Мы не раз упоминали, что знаменитый А-7 ещё до войны на славу потрудились в Таджикистане на обработке полей хлопчатника. На страницах нашего издания неоднократно представлялась личность автожиров, созданных под руководством ученика Н.И. Камова Валентина Устинова. Хотелось бы, чтобы пилоты и создатели упомянутых воздушных судов также не остались на обочине возрождения этих традиций.

Главный же итог прошедшего конкурса состоял в том, что внимание к пилоту авиационно-химических работ как к Мастеру было привлечено достойное его нелегкого, но такого нужного труда. В том, что обработка полей с воздуха является высоким искусством, можно было убедиться наглядно.

А будущее у сельскохозяйственной авиации в России есть. И дело не только в необъятных площадях сельскохозяйственных угодий, но и в том, что не во всякое время года колёсная техника может выйти в поле. Заказать самолёт для обработки поля — удовольствие, конечно, недешёвое. Но вытаскивать из грязи увязший трактор — тоже в копеечку встанет. Да и не по каждому полю можно гонять трактор без вреда для агрокультур, семена или плоды которых могут быть раздавлены его колёсами или гусеницами. Помимо этого, авиация обеспечивает также преимущество в производительности сельскохозяйственной продукции.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Российскую вертолётную индустрию представят в Китае на выставке China Helicopter Exposition

С 10 по 13 октября Ассоциация Вертолётной Индустрии впервые представит на единой экспозиции в КНР российские компании. В качестве дебютной площадки выбрана стремительно набирающая популярность 5-я Международная выставка China Helicopter Exposition, проводимая раз в два года. Мероприятие организовано авиационным холдингом Aviation Industry Corporation of China (AVIC) при поддержке Правительства КНР. Ожидается, что в этом году в выставке примут участие порядка 450 компаний из более чем 20 стран мира, а на площади в 30 000 кв. м. будет представлено более 100 экспонатов и натуральных образцов техники. Выставку посетит более 30 000 человек.

Холдинг «Вертолеты России» начнет внедрять аддитивное производство деталей с 2020 года

В этом году планируем выполнить реинжиниринг около 30 деталей с использованием технологии 3D-печати и внедрить их в серийное производство начиная с 2020 года. «Нынешняя технология их изготовления различна: литье, штамповка, механообработка. Необходимо перевести их на метод 3D-принтирования (печати). По плану, внедрение в производство начнется с 2020 года. Речь идет о серьезных, силовых элементах конструкций, агрегатов и систем. К концу года будем принимать решение, готовы ли мы к тому, чтобы часть деталей ставить на серийные машины», — рассказал директор по инновациям Андрей Шибитов на X Международной выставке «Иннопром-2019».

В 1 квартале 2019 года убыток вертолетного завода в Казани превысил 1,1 миллиарда рублей

Казанский вертолетный завод в первом квартале получил убыток в размере 1,14 млрд рублей против 1,12 млрд в январе-марте 2018 года, следует из материалов квартального отчета. Выручка предприятия составила 132,4 млн рублей против 2,68 млрд в прошлом году. Наряду с вертолетом Ми-17 налажено серийное производство легкого многоцелевого вертолета «Ансат» и среднего-тяжелого транспортно-пассажирского вертолета Ми-38. Кроме того, КВЗ внедрил программу послепродажного обслуживания Ми-8МТВ, Ми-17, Ми-172 и их модификаций. На заводе продолжается оптимизация штата. Средняя численность работников сокращена почти на 300 человек.

По заказу Министерства обороны вертолет Ка-65 «Минога» получит арктическую версию

Модель предназначена для действий с борта боевых кораблей, аэродромов Крайнего Севера, а также с морских баз типа Арктический трилистник. На арктическую версию машины установят дополнительную энергоустановку для запуска основного двигателя при высоких отрицательных температурах, системы спасения и отопления для экипажей, а также позволяющие выживать в сложных полярных условиях в случае катастрофы. Вертолет должен будет действовать в любое время суток в сложных погодных условиях. Также вертолет получит уникальную навигационную систему, которая даже без использования GPS/ГЛОНАСС с высокой точностью определит координаты.

Улан-Удэнский авиационный завод организовал практику студентов технических вузов страны

Член бурятского регионального отделения «Союз машиностроителей России» Улан-Удэнский авиационный завод организовал летнюю производственную практику студентов технических вузов страны. 88 студентов получают опыт практической работы и разовьют профессиональные умения и навыки в подразделениях предприятия. У-УАЗ оформил на период практики трудовые отношения со студентами из ведущих вузов Сибири, МГТУ ГА (Иркутский филиал), МАИ, Забайкальского и Уфимского университетов, Восточно-Сибирского государственного университета технологий и управления. Студентам выплачивается заработная плата. Иногородним предоставляется место в общежитии.

Казанский вертолетный завод передал второй Ми-8МТВ-1 для нужд авиакомпании «Тува-авиа»

Вертолет будет использоваться в регионе в рамках программы по развитию транспортной доступности отдаленных территорий. Первая машина, поставленная заказчику досрочно, уже выполняет задачи по предназначению. «Для Республики Тува приобретение новых вертолетов КВЗ — большой шаг в сторону обновления авиапарка. Для нас, в свою очередь, важно, что мы вошли в этот регион со своей вертолетной техникой. Ми-8МТВ-1 — доступная по цене и неприхотливая машина, предназначенная для безангарного хранения и использования практически во всех климатических условиях», — отметил управляющий директор ПАО «Казанский вертолетный завод» Юрий Пустовгаров.

Холдинг «Вертолеты России» заказал обеды для своих чиновников и гостей на 12 млн рублей

Согласно информации Ростендера, в меню каждого обеда должно быть не менее 30 видов салатов, столько же супов и горячего, а также не менее 20 видов десерта. В качестве закусок работникам компании среди прочего предлагается салат с уткой, с креветками, с морским окунем, с копченым лососем, с курицей и ананасом, с телятиной, с крабом. На первое в комплексном обеде представлены суп с крабом, гаспаччо, суп с морепродуктами, суп из ягненка, а также огуречный суп с креветками и лимонным сорбетом. Выбор горячего блюда можно сделать из осетрины, язычков ягнят, телячьих медальонов, утиных ножек, лосося, дорадо, котлет из диких кабанов. Приятного аппетита!

В Московской зоне появятся регулярные пассажирские рейсы на вертолетах «Ансат»

Впервые с 1971 года в Московской зоне использования воздушного пространства запускаются регулярные пассажирские рейсы на вертолетном транспорте. Вертолеты «Ансат» будут совершать полеты по расписанию из Хелипарка «Подушкино» (Московская воздушная зона) на авиасалон МАКС-2019 и обратно. Ежедневные рейсы будут выполняться компанией «HeliExpress» («ХелиЭкспресс») на вертолетах российского производства «Ансат» в период проведения Московского международного авиационно-космического салона - с 27 августа по 1 сентября. Регистрация на рейсы и вылеты из города Москвы будут осуществляться в Хелипарке «Подушкино».

Григорий ГОРДОН

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

В Москве пройдет II Международный конгресс «Актуальные вопросы авиационной медицины»

Второй Международный конгресс «Актуальные вопросы авиационной медицины», посвященный 110-летию основания авиационной медицины в России, пройдет с 31 октября по 3 ноября в Москве. Организаторами выступили Ассоциация врачей авиационной медицины (АВАМ) и Росавиация при поддержке Министерства транспорта РФ с участием Европейского общества аэрокосмической медицины (ESAM). Ключевым спикером Конгресса выступит Главный авиаэксперт Федеральной авиационной администрации США, доктор Майкл Берри. В Конгрессе примут участие медэксперты, врачи ВЛЭК, авиакомпании и аэропортов, специалисты из РФ, стран СНГ, Европы и США.

ЦАГИ приступает к научно-исследовательской работе по созданию самолетов для малой авиации

Двухлетняя НИР «Комплексные исследования и формирование научно-технического задела, обеспечивающие создание конструктивно-технологической платформы гражданских самолетов «малой авиации» следующего поколения» проводится по заказу Минпромторга РФ. Проект ведется совместно с ведущими отраслевыми организациями СибНИА, ЦИАМ, ГосНИИАС и ВИАМ. В рамках НИР предполагается разработать инновационные и импортозамещающие технологии в области аэродинамики, конструкции и прочности планера, системы управления, комплекса бортового оборудования легких самолетов. Специалистам предстоит создать ряд демонстраторов.

В ЦИАМ завершены испытания авиадвигателя ТВ7-117В в условиях «классического» обледенения

Согласно авиационным правилам, вся авиационная техника должна быть сертифицирована на выполнение полетов в условиях обледенения. Подготовка к испытаниям на обледенение заняла около трех месяцев. Были проведены расчетно-аналитические работы по определению облика объекта и оптимизации программы его испытаний. ЦИАМ также выполнил ряд работ, представляющих собой стандартную процедуру калибровок стенда. Они включали определение спектральных характеристик и степени переохлаждения капель для требуемых режимов испытаний: необходимо было воссоздать на стенде искусственное атмосферное облако переохлажденных капель.

ОНПП «Технология» создаст новый вид остекления для кабин пилотов самолета МС-21

Применение инновационных материалов позволит увеличить динамическую прочность остекления в 1,5 раза и снизить его массу на 15 процентов по сравнению с аналогами. Улучшенные прочностные и весовые характеристики будут достигнуты за счет применения разработанной ОНПП технологии создания высокопрочного пентаплекса на основе монолитного поликарбоната. Данная разновидность многослойного материала состоит из двух внешних листов силикатного стекла, слоя поликарбоната и двух склеивающих слоев. В ходе проведенных ранее испытаний пентаплекс доказал, что способен выдерживать удар птицы весом 1,8 кг на скорости более 600 км/час.

ВИАМ включен в каталог отечественного аддитивного оборудования Минпромторга России

Министерство промышленности и торговли сформировало каталог отечественной продукции в области аддитивного производства за 2019 год. Список современной высокотехнологичной российской продукции будет регулярно обновляться. Каталог уже содержит порядка 70 позиций и отражает актуальный статус по производимым в РФ 3D-принтерам, а также металлическим и полимерным материалам. По каждой позиции указываются технические характеристики, производственные возможности и индивидуальные уникальные особенности выпускаемой продукции. Отметим, что в ВИАМ создано первое в России аддитивное производство полного цикла.

Разработка ученых «Росэлектроники» улучшит качество спутниковой связи на Крайнем Севере

«На Крайнем Севере единственным способом передачи информации часто является коротковолновая радиосвязь из-за технических особенностей распространения радиоволн в полярной среде. Наша разработка позволяет обеспечить стабильную спутниковую связь, благодаря возможности работы попеременно в двух частотных диапазонах. Подобные изделия создаются в интересах силовых ведомств, но все оборудование имеет модульную конструкцию, благодаря чему его состав может изменяться в соответствии с требованиями заказчика и использоваться в гражданских целях», — рассказал генеральный директор АО «МНИИС» Станислав Федотов.

Инновационный технический центр ЦАГИ открыл для детей и подростков судомодельный кластер

Чем занять ребенка в каникулы? Один из лучших вариантов — научно-техническое творчество. С этой целью в институте проводятся интенсивы для детей и подростков, одновременно знакомящие их с направлениями деятельности ЦАГИ. Инновационный технический центр ЦАГИ создан с целью вовлечения молодых специалистов, а также школьников, соискателей, студентов, аспирантов в научно-техническую и исследовательскую работу. Он расположен на площадке Технопарка ЦАГИ. Сегодня на базе ИТЦ действует авиамодельный спортивный кружок для детей от 8 до 16 лет, ведется работа по сопровождению инновационных научных проектов.



В Московском авиационном институте в лаборатории кафедры 102 «Проектирование вертолетов» факультета «Авиационная техника» состоялась презентация вариативной продувочной модели вертолета Ми-171А3, предназначенной для экспериментального исследования её аэродинамических характеристик в аэродинамической трубе Т-1 МАИ.

Работа выполняется коллективом сотрудников кафедр 102, 105, 205 и 904 по заказу АО «Московский вертолётный завод им. М. Л. Миля». Вертолёт Ми-171А3 является оффшорной модификацией вертолёта Ми-171А2, серийно выпускаемого на Улан-Удэнском авиационном заводе. Он предназначен для обслуживания отечественных буровых платформ, расположенных на шельфе морей Северного Ледовитого и Тихого океанов.

Одно из основных требований, предъявляемых к оффшорному вертолёту, — увеличенная дальность полёта по сравнению с прототипом. Поэтому получение достоверных аэродинамических характеристик корпуса вертолёта стало непременным условием расчёта лётно-технических характеристик новой машины.

На презентации модели от МВЗ им. М. Л. Миля присутствовали главный конструктор руководитель проекта Сергей Каюмов и заместитель главного конструктора ОКБ, технический руководитель отдела аэродинамики Владимир Ивчин. От ФГУП «ЦАГИ» — Николай Топоров и Александр Птицын, курирующие вертолётную тематику.

С докладом «Создание вариативных продувочных моделей винтокрылых летательных аппаратов с использованием аддитивных техно-

**Специалисты МАИ представили модель вертолёта для обслуживания буровых платформ в оффшорах**

логий» выступил научный руководитель работы доцент кафедры «Проектирование вертолётов», к. т. н. Борис Артамонов. Борис Лейзерович подробно рассказал о конструктивных и технологических особенностях создания вариативных моделей, которые проектируются и изготавливаются на оборудовании ресурсных центров МАИ с использованием компьютерных технологий.

История вопроса

Работы в направлении создания моделей винтокрылых летательных аппаратов на базе компьютерных технологий были начаты в 2010 году с создания вариативной продувочной модели вертолёта Ми-171А2, основные детали которой были изготовлены из шестиблочного маслonaполненного полиамида на пятикоординатном фрезерном станке с числовым программным управлением. Эта модель в разнообразных комплектациях прошла полный цикл испытаний в аэродинамической трубе Т-1 МАИ. На основе полученных результатов был сфор-

мирован рациональный аэродинамический облик корпуса вертолёта, который реализован в конструкции серийных вертолётов.

В 2018 году была спроектирована и изготовлена модель конвертоплана с поворотными винтами Project Zero, разработанного компанией Leonardo (AgustaWestland) как демонстратор технологии электрической трансмиссии. Конвертоплан выполнен по запатентованной схеме с поворотными винтами в кольцевых обтекателях, расположенных на неподвижном крыле. На этой модели впервые была реализована концепция изготовления формообразующих элементов корпуса с применением аддитивных технологий.

Для обеспечения жёсткости и прочности силовая часть модели была выполнена из металла, а точность обводов была обеспечена деталями из пластмассы. В конструкцию модели включен механизм поворота винтов, обеспечивающий фиксацию осей вращения винтов относительно строительной горизонтали фюзеляжа в любом значении в диапазоне от 90 до +90 градусов.

Это необходимо для получения аэродинамических характеристик аппарата Project Zero на любом из возможных режимов полёта, т. к. балансировка аппарата по силам и моментам выполняется при отклонённом положении оси вращения винтов относительно строительной горизонтали фюзеляжа.

Сделано в МАИ

Представленная на презентации модель вертолёта Ми-171А3 включает в себя металлический кессон, выполненный из алюминиевого профиля коробчатого сечения на фрезерном станке с ЧПУ Profisped 600. Внутри кессона расположено оборудование электропривода втулки несущего винта, выполненной совместно с автоматом перекося и виброгасителем. К кессону крепится силовой стержень хвостовой балки и дифференциальный механизм крепления модели к подвеске аэродинамических весов КТ-1. Через анкерные гайки к кессону крепятся съёмные элементы: носовая и хвостовая части корпуса, левая и правая створки центральной части корпуса, выполненные методом стереолитографии на установке Viper si2TM из фотополлимерной компоненты на основе 3D-моделей.

Трёхстоечное шасси модели состоит из стоек, подкосов, колёс и крестовин, являющихся основным силовым элементом конструкции. Крестовины изготовлены из латуни методом литья по выплавляемым моделям.

Модель вертолёта Ми-171А3 полностью готова к испытаниям в аэродинамической трубе, которые намечены на сентябрь 2019 года.



АО «КРЭТ» готовит к выпуску модернизированный пульт-вычислитель ПВН-1-04А, выполняющий функции вертолётовождения. Преимуществами применения бортовых цифровых вычислителей в составе автоматизированных навигационных комплексов являются возможность реализации большого количества навигационных задач, удобство сопряжения с современными индикаторами, возможность выдачи на индикацию обобщенных (интегральных) навигационных параметров, широкие возможности автоматического контроля всех составных частей (систем) комплекса.

Все это позволяет снизить затраты времени и облегчить работу экипажа при подготовке к полету и в самом полете, а также повысить техническую надежность. Эти качества делают бортовые вычислители основной построения современных перспективных навигационных комплексов для широкого класса объектов гражданской авиации.

АО «Конструкторское бюро промышленной автоматики» провело модернизацию пульт-вычислителя ПВН-1-04, предназначенного для использования в качестве навига-

Пульт для «Ансата»

КРЭТ завершает модернизацию навигационного модуля-вычислителя для летательных аппаратов



ционной системы многоцелевого вертолёта «Ансат».

ПВН-1-04 конкурирует с большим количеством импортных изделий типа FMS (flight management system) ведущих производителей авиационной техники. Главными преимуществами ПВН-1-04А является тесная интеграция с пилотажными комплексами вертолёта (ПКВ), а также учет особенностей автоматического и автоматизированного режимов управления полетом вертолёта.

Навигационный пульт-вычислитель сочетает в себе функции навигационного вычислителя, навигационного индикатора с 5-дюймо-

вой ЖК-экраном, многофункционального пульта управления и системы спутниковой навигации. Новый ПВН предназначен для решения задач вертолётвождения в соответствии с требованиями зональной навигации R-RNAV, автономной и неавтономной навигации по отечественным и зарубежным авиатрассам, реализации функций бортового оборудования спутниковой навигации подклассов А1, В1, С1 для автоматизированного наземного и автоматического полетного контроля собственной исправности и информации взаимодействующих систем.

ПВН-1-04А также способен решать целый ряд навигационных за-

дач, таких как программирование плана полета, полет по параллельному маршруту, возвращение в любую точку маршрута, формирование траектории, непрерывное автоматическое определение и индикация текущих координат местоположения ЛА и многое другое.

«Современная вертолётная техника должна уметь осуществлять полеты днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях, а для этого необходимо соответствующее радиоэлектронное оборудование», — отметил генеральный директор АО «КРЭТ» Николай Колесов. - АО «КБПА» уже давно работает над модернизацией бортовой авионики вертолёта «Ансат», а благодаря использованию нового ПВН, значительно увеличился спектр взаимодействия экипажа с вертолетом. Пилот теперь сможет более качественно, и, что самое главное, более безопасно выполнять свою работу в любых погодных условиях».

Модернизированную версию ПВН-1-04А «КРЭТ» представит на международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019.

Сообщение рупора Минобороны вызывает двойственные чувства. Перед крылатыми огнеборцами любой из нас снимет шляпу. Их работа вполне сродни подвигам фронтовых лётчиков, а огонь лесных пожаров вполне стоит огня вражеских зениток и истребителей. Чтобы понять, что такое тушение пожаров с самолёта, достаточно вспомнить трагедию 2016 года, случившуюся там же, в Иркутской области. Погибшему экипажу Ил-76 – вечная память и слава! И всем, кто сегодня вступил в единоборство с гееной огненной – слава!

так уж и много, чтобы в час лихой беды самим не звать на помощь. А о количестве специализированной пожарной авиационной техники и говорить нет нужды.

Напрашивается вывод, что слова чиновника о «нецелесообразности» тушения лесных пожаров – это отговорка, за которой стоит невозможность оперативно выдвинуть на борьбу с огнём нужное количество воздушных судов. Либо извечное наше – авось, как-нибудь обойдется. Впрочем, применительно к г-ну губернатору, речь надо вести скорее о безот-

«Ильюши». Этот гидроплан берёт на борт намного меньше воды, но по мере того, как самолет её израсходует, ему для пополнения запаса возвращаться на аэродром базирования не нужно. Будет достаточно найти реку или озеро, куда он может сесть и набрать воды в режиме глиссирования.

Посетители гидроавиасалонов в Геленджике не раз наблюдали, как это происходит. В Красноярском крае и в Иркутской области за такими водоёмами дело не станет – есть Енисей и Байкал. Есть сведения, что Бе-200 для ту-

Бе-200 экспонировался с такой бомбой, говорит о том, что, к счастью, вопрос принятия её на вооружение для борьбы с пожарами снова поставлен в повестку дня. Будем надеяться, что он будет решён должным образом. Предпосылки к тому есть. А для сброса противопожарных бомб может использоваться не только Бе-200, но и Ил-76 либо Ан-12, а также практически все вертолёты, которые эксплуатируются в авиации МЧС. Не стоит сбрасывать со счетов и традиционные бомбардировщики. Им может найтись применение даже когда вовсе не будет войн. Лесные пожары, к сожалению, от политиков и дипломатов не зависят никак.

Методика тушения пожаров с помощью авиации – это отдельная тема. Можно вспомнить и о ракетах, которые провоцируют пролитие дождя из облака. О таком методе мы вспомнили не случайно – для тушения пожаров в Сибири рассматривался и он. Дело только за тем, чтобы такое облако оказалось поблизости. А транспортировать облака на привязи, как овечек, мы еще не научились. Уместно вспомнить и о том, что существуют специальные самолёты, с которых запускаются такие ракеты. В прошлом существовала специальная модификация самолёта Ту-16, который почему-то получил название Ту-104Г (фюзеляж был таким же, как и Ту-16).

Но сегодня самая насущная проблема – как пополнять флот авиации МЧС пожарными воздушными судами. Ещё в 2009 году Министрство финансов, Министерство промышленности и торговли, Министерство экономического развития выразили согласие финансировать программу постройки дополнительно для авиации МЧС РФ восьми самолетов-амфибий Бе-200. Первый самолёт планировался к поставке в 2010 году. Как упоминалось выше, в настоящее время ведомство располагает 10 воздушными судами этого типа и планирует наращивать их парк далее.

Ил-76 МЧС также планирует пополнять свой флот, но самолётами обновлённых версий. Напомним, что речь идёт о модификации Ил-76МД-90А. Но пожарный вариант на базе этой модели – дело будущего, в настоящее время он ещё не создан. Тот задел, который был наработан при создании ныне существующего пожарного Ил-76 (первый полёт он совершил в 1989 году), конечно, будет использован. Но придётся вносить коррективы, например, в силу того, что самолёт оснащён новыми двигателями и новой авионикой. Напомним также, что существующий «крылатый брендмейстер» был построен на базе Ил-76ТД, т.е. гражданской версии.

Необходимо будет наращивать и обновлять и вертолётный парк. Ми-8 как тип сегодня активно развивается, но неизвестно, каковы перспективы Ка-32, у которого пожарная версия была одной из основных. Возможно, для нужд пожарной авиации будет востребован и Ми-38.

К счастью, с технической точки зрения, в России для развития пожарной авиации камней преткновения нет. Не случайно российские экипажи для тушения пожаров охотно привлекают европейские страны. Вдвое обидно, если мы сами будем продолжать гореть под приведённые выше высказывания явно случайных на своем месте губернаторов. Нет денег пожарную авиацию вызывать и пожарные воздушные суда строить? А чтобы отстраивать дома взамен сгоревших, уже известно, сколько придется выложить из кармана? А на то, чтобы лечить и реабилитировать граждан, глотавших дым несколько недель кряду вместе с детьми!

Скупой платит дважды. Но в данном вопросе скупость равносильна подлости и предательству.

Пётр КРАПОШИН

ИНТЕГРАЦИЯ

Росавиация готова к проведению переговоров по возобновлению авиасообщения с Украиной

«Мы всегда были готовы, и сейчас подтверждаю готовность к проведению полноформатных переговоров с авиационной администрацией Украины по всем вопросам, которые касаются воздушного сообщения», — заявил руководитель Росавиации Александр Нерадько, уточнив, что никаких попыток наладить диалог с украинской стороны не было. Ранее стало известно, что украинцы обратились к президенту Владимиру Зеленскому с просьбами о восстановлении авиасообщения с Россией и снятии блокады Крыма, соответствующие петиции опубликованы на сайте главы украинского государства. Авиасообщение с Украиной было закрыто 25 октября 2015 года.

Начались продажи рейсов Turkish Airlines в системе бронирования «Сирена-Трэвел»

Началу продаж предшествовало подписание в марте 2019 года договора о сотрудничестве между российской компанией «Сирена» и турецким авиаперевозчиком в рамках вступления Turkish Airlines в отечественную систему взаиморасчетов на воздушном транспорте. Это позволяет значительно расширить дистрибутивную сеть и коммерческие возможности на российском рынке. Сегодня Turkish Airlines – крупнейшая иностранная авиакомпания, продающая билеты в России. Доступ к услугам перевозчика теперь обеспечивается крупнейшей в стране агентской сетью, включающей более 7000 точек продаж и более 19000 терминалов, отметил гендиректор «Сирены» Михаил Баскаков.

Из аэропорта Краснодар авиакомпания «Победа» приступит к выполнению международных рейсов

Международный аэропорт Краснодар имени Екатерины II (присвоено всенародным голосованием) сообщает о старте продаж билетов на первое международное направление авиакомпании «Победа» из Краснодара. Полеты в Стамбул начнутся 30 октября 2019 года и будут выполняться два раза в неделю. Традиционно при запуске продаж авиакомпании «Победа» стоимость перелета начинается от 499 рублей с учетом всех сборов. Билеты можно приобрести на официальном сайте перевозчика и онлайн-агентствах. Напомним, что в настоящее время из Международного аэропорта Краснодар самолеты авиакомпании «Победа» летают в Екатеринбург, Москву и Санкт-Петербург.

В корпорации Ростех готовы расширять сотрудничество с Турцией в области авиации

«Мы готовы расширять сотрудничество с Турцией в технологическом плане, в первую очередь в области авиации, производства вертолетов и энергетики», — цитирует пресс-служба слова главы Ростеха Сергея Чemezова. Ранее он заявил информгентству Anadolu, что Турция заинтересована в приобретении российских систем ПВО разной дальности и противотанковых комплексов. Сегодня Турция является одним из ключевых партнеров Российской Федерации, военно-техническое сотрудничество с которым развивается «в положительном направлении». По словам вице-премьера РФ Юрия Борисова, контракт по С-400 предусматривает опцион после выполнения основной части поставки.

Летные школы по всему миру выбирают решения «дочек» Boeing — Jeppesen и ForeFlight

Одно из соглашений подписано с летной школой ATP, крупнейшей национальной летной школой в США и ведущим поставщиком пилотов авиакомпаниям. ATP эксплуатирует парк из 375 учебных ВС, налет которых составляет свыше 31 000 часов в месяц, позволяя ежегодно выдавать более 7 600 свидетельств пилотам в 37 учебных центрах по всей стране. «Наши решения Jeppesen и ForeFlight для деловой и коммерческой авиации, а также для АОН отвечают мировым стандартам», — заявил Уильям Ампофо, вице-президент в сфере деловой авиации и АОН подразделения Boeing Global Services. — Предоставление передовых решений и сервисов летным школам является нашим приоритетом».

Компания Amadeus запускает новый сервис API с поддержкой и преимуществами программы NDC

API Amadeus Travel дает возможность авиакомпаниям выделить свои предложения среди конкурентов, а турагентам предоставляет дополнительный функционал и более широкий доступ к контенту. В рамках международного запуска решения несколько турагентств станут его первыми пользователями, которые через NDC получат доступ как к самой технологии, так и к контенту пилотных авиакомпаний. Среди пионеров — важные игроки отрасли: AERTICKET, American Express Global Business Travel, BCD Travel, House of Travel и интегрированная группа компаний TUI. API Amadeus Travel будет выводиться на мировой рынок поэтапно. Цель Amadeus – внедрение NDC во всей отрасли.

Власти Грузии намерены выделить 600 тысяч евро на стимулирование транзитных рейсов из России

Премьер-министр правительства Грузии Мамаку Бахтадзе внес изменения в постановление правительства «Об утверждении специального порядка закупок товаров и услуг компанией «Объединение аэропортов Грузии», согласно которым власти готовы выделить 600 тысяч евро на субсидию транзитных рейсов, осуществляемых из РФ в республику. Соответствующий текст с изменениями в постановление опубликован на сайте правительства Грузии. В документе речь не идет о конкретной авиакомпании, однако известно, что сегодня лишь грузинский национальный перевозчик Georgian Airways осуществляет регулярные транзитные рейсы Тбилиси — Ереван — Москва и обратно.

Хоккейный клуб «Спартак» подписал соглашение о партнерстве с авиакомпанией Turkish Airlines

В церемонии подписания в Музее хоккея в Москве приняли участие директор представительства авиакомпании в Москве Туран Ярдымджы, вице-президент по продажам Махмут Яйла, генеральный директор «Спартак» Андрей Верево и председатель попечительского совета московского клуба двукратный олимпийский чемпион Александр Якушев. Сотрудничество авиакомпании со «Спартак» началось в 2018 году, это был первый партнерский проект Turkish Airlines по поддержке спорта в России и первый пример сотрудничества иностранной авиакомпании и российского спортивного клубом. Логотип авиакомпании появился и на игровой форме команды.

Во власти красного петуха

Авиация Минобороны в Красноярском крае начала тушить пожары, которые бушуют в течение месяца



Останки того самого Ил-76 до сих пор лежат в тайге. Вечная память членам его героического экипажа!

И проклятие тому губернатору, который заявил о «нецелесообразности» тушения лесных пожаров. Как тут не вспомнить слова известной песни барда и нашего коллеги-журналиста Игоря Михалева (1946-2008) о брендмейстере из Сузвёвской части: «Он стоит задумчиво и тихо говорит: если загорелось, всё равно сгорит».

Посмотрели бы мы на него, если б сгорели его автомобиль и дом. А сколько людей в юго-восточной Сибири осталось сегодня без крова, у какого числа сибиряков подорвано их легендарное здоровье и сократилась жизнь! И мы ещё не знаем, у какого количества наших сограждан она оборвалась. Невольно вспоминается, что во время пожаров 2010 года скоростножизненно скончался наш товарищ по секции истории авиации и космонавтики и по Сикорским чтениям Юрий Ульянов. Ещё в мае того же года автор этих строк беседовал с ним после заседания. А в августе его не стало...

Поэтому победные реляции о количестве потушенных пожаров и воды, сброшенной с самолётов и вертолётов, чтобы их потушить, вызывают двойственные чувства. Крылатые брендмейстеры — молодцы-бойцы. Но представляется не лишним и другой вопрос: пожары были потушены стараниями авиации Министерства обороны, а где же авиация МЧС? И если она не осталась в стороне, почему о её роли не говорится сегодня ни слова?

Следует отметить, что авиация МЧС имеет многолетний опыт по тушению лесных пожаров как в России, так и за рубежом. В настоящее время на оснащении авиации МЧС состоит 74 воздушных судна из них 18 самолетов и 56 вертолетов (по состоянию на ноябрь 2017 год). Сведения взяты с официального сайта ведомства. Данные о численности по каждому типу на сайте не представлены. Но, впрочем, даже исходя из общего количества можно сделать вывод, что самолётов и вертолётов не

ответственности и политической недальновидности...

Слава Богу, что нашлись-таки самолёты, и вертолёты, но, к сожалению, мы не раз убеждались, что территория России, с точки зрения природных катаклизмов, включая лесные пожары, представляет собой пороховую бочку. Потому пожарный воздушный флот с учетом масштабов ее регионов, необходимо наращивать и развивать.

Как и за счёт чего — этой проблемы не существует. Самолёт Ил-76 в составе авиации МЧС существует давно, он появился ещё в ту пору, когда МЧС и в помине не было, а существовал Государственный Комитет по чрезвычайным ситуациям (ГКЧС). Днём основания авиации МЧС считается 10 мая 1995 года. Но фактически данный род авиации существует с момента, когда Указом Президента Российской Федерации от 18 декабря 1991 года № 305 в подчинение Государственного Комитета по делам ГО ЧС (ГКЧС) из состава Минобороны России с войсками Гражданской Обороны в распоряжение Центрального, Уральского, Восточно-Сибирского и Дальневосточного региональных центров передавались четыре отдельных вертолётных отряда. К июню месяцу 1992 года ГКЧС принял 9 вертолетов Ми-6 и 16 вертолетов Ми-8.

Конечно, с таким парком авиатехники выполнять задачи по ликвидации ЧС на огромном просторстве страны было непросто. В 1993 году ГКЧС получила первые два самолёта Ил-76ТД, а в 1994 году данная структура была реорганизована в министерство. Сегодня флот авиации МЧС насчитывает 5 самолётов Ил-76, которые базируются как в Жуковском, так и в Домодедове. Много это или мало — судите сами, учитывая, на какой площади сегодня горят леса. А в том, что гореть они могут не только в Сибири, москвичи имели возможность убедиться сами...

С 2003 года авиация МЧС стала также обладателем гидросамолётов Бе-200. «Бешка» является надёжным подспорьем для

тушения пожаров нынешнего года использовался. Но в достаточной ли мере? Заметим, что в Красноярске у МЧС один такой самолёт есть. Два находятся в Таганроге и ещё один в Хабаровске. Всего же ведомство обладает 10 воздушными судами этого типа.

Следует отметить и то, что Бе-200 может тушить пожары не только сбрасывая на них воду. В настоящее время разработаны специальные бомбы с огнегасящим веществом, которые сбрасываются на очаг пожара. На форуме «Армия-2019» гидросамолёт Бе-200 экспонировался с такой бомбой, подвешенной под крылом. Такая бомба была создана ещё в 2000 году на предприятии «Базальт» и получила название АСП-500 (авиационное средство пожаротушения — бомба весом в 500 килограмм). В 2005 году Госуправление «Авиалесохрана» даже рассматривало вопрос о закупке таких бомб, но так и не решилось их приобрести.

Осталось неосуществлённым и намерение приобрести такие бомбы и у МЧС. Причина была не в «душасей жабе», а в сомнениях, что применение такого арсенала будет безопасным для пострадавших от пожара. Но, по словам разработчиков такого необычного средства борьбы с огнём, эти сомнения были беспочвенными. Такая бомба не может никого ранить, а только в худшем случае слегка контузить, да и то только того, кто будет находиться вблизи от эпицентра взрыва.

Инженер, создавший такую бомбу, рассматривал её применение как альтернативу методике обычного сброса огнегасящей жидкости с борта. Бомба способствует повышению точности. Методом обычного сброса, т.е. распыления жидкости, не всегда удаётся сбить пламя с первого захода, так как облако жидкости может снести ветер. Кроме того, сброс нужно производить с малых высот, чтобы жидкость не рассеивалась и не теряла огнегасящих свойств.

То, что наш старый знакомый

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

МАК создал группу по расследованию крушения вертолета R66 с россиянами в Италии

Межгосударственный авиационный комитет принимает участие в расследовании авиационного происшествия с вертолетом Robinson R66 в Италии, на борту которого находились двое россиян.

Тело 28-летней москвички Екатерины Кархиной было обнаружено в кабине вертолета после его крушения, сообщило местное издание Il Tirreno. По данным Livorno Today, владельцем и пилотом вертолета был 37-летний предприниматель Максим Сычев. Его тело до сих пор не найдено. «В соответствии с приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации расследование проводит национальное агентство по безопасности полетов (ANSV) Италии. МАК сформировал группу специалистов для участия в расследовании. Группа приступила к работе», — говорится в сообщении на сайте МАК. Как рассказали в противопожарной службе города Ливорно, его экипаж не подавал сигналы бедствия.

American Airlines оценила в \$400 млн годовой урон от запрета полетов 737 MAX

Временный запрет на полеты приведет к сокращению выручки авиакомпании American Airlines на \$400 млн в текущем году. Такой прогноз содержится в отчете авиаперевозчика за второй квартал на его сайте.

Как уточнили в пресс-службе American Airlines, в настоящий момент перевозчик эксплуатирует 24 самолета серии 737 MAX, еще 76 заказаны, из которых 7 лайнеров должны были быть поставлены во втором квартале. «Теперь компания считает, что отмена полетов 737 MAX во втором квартале снизит выручку до уплаты налогов на \$175 млн. Компания исключила эти самолеты из графика воздушного сообщения до 2 ноября включительно. Продление отмен полетов еще на два месяца, как ожидает компания, приведет к негативному воздействию на общую выручку в 2019 году до уплаты налогов в размере приблизительно \$400 млн», — информировала пресс-служба American Airlines.

Малайзия призвала отказаться от обвинений в адрес России по MH17

Куала-Лумпур выступает за открытое расследование катастрофы и призывает страны Запада отказаться от голословных обвинений в адрес Москвы, заявил на саммите АСЕАН глава МИД Малайзии Сайфуддин Абдулла.

«Сразу отмечу, что наши двусторонние отношения с Москвой из-за этого инцидента не пострадали. Сегодня у Малайзии и России сходные точки зрения по делу этого самолета. Глава МИДа открыто признался: несмотря на тот факт, что его страна приглашена для участия в международном расследовании катастрофы, ей не дают полный доступ ко всему объему информации. «Как полноправный участник процесса мы серьезно обеспокоены тем, что происходит. Малайзия призывает всех участников расследования оставаться максимально беспристрастными. В свою очередь, мы обещаем проследить, чтобы процесс оставался открытым и обошелся без голословных заявлений», — заявил министр.

В аэропорту Внуково сел Boeing, вернувшийся в Москву из-за отказа двигателя

В аэропорту «Внуково» в аварийном режиме успешно приземлился пассажирский Boeing авиакомпании «Россия», который вернулся в столицу из-за проблем с двигателем. Лайнер следовал в Анталию.

Как сообщил источник в органах УВД, командир после набора высоты связался с диспетчерами и доложил об отказе одного из двигателей. «Было принято решение вернуть лайнер в аэропорт вылета — «Внуково», — рассказал сотрудник пресс-службы аэропорта. Ранее нештатная ситуация произошла в другом столичном аэропорту «Шереметьево». Более 530 туристов, также собиравшихся в Анталию, не смогли вылететь в пункт назначения из-за поломки самолета. Рейс ZF 9007 авиакомпании AZUR air на самолете Boeing 777-300ER по техническим причинам был перенесен, однако через полчаса полет был отложен повторно. С длительной задержкой рейса AZUR air столкнулись и пассажиры в Анталии.

Ространнадзор выявил нарушения в работе служб безопасности аэропорта Читы

Управление Госавианадзора по Дальневосточному федеральному округу выявило 15 нарушений в работе АО «Аэропорт Чита» (управляет входящим в холдинг «Новпорт» аэропортом Читы).

Сотрудники надзорного управления установили, что охрана границ аэропорта «не осуществляется подразделениями ведомственной охраны министерства транспорта РФ», аварийно-спасательная служба аэропорта не аттестована, а служба авиационной безопасности не оснащена служебным оружием. Кроме того, ограждение объекта не оборудовано инженерно-техническими системами, защищающими от несанкционированного проникновения на его территорию людей и транспорта. Проверяющие также установили, что члены экипажа ВС авиакомпании «Сибирь» были допущены в контролируемую зону аэропорта без необходимого досмотра. Не проведено эколого-орнитологическое обследование территории аэродрома.

В корпорации заявили о проблемах с двигателями для самолетов Boeing 777X

Американская авиастроительная корпорация намерена отложить первый полет нового лайнера Boeing 777X до начала 2020 года в связи с проблемами с разработкой двигателя, сообщается в заявлении на сайте компании.

О непредвиденных проблемах с новой моделью самолета еще в июне информировало агентство Reuters. По данным его источников в корпорации, неполадки с двигателями, разработанными специально для модели 777X, обнаружили при тестировании. Изначально первый полет лайнера 777X был запланирован на осень нынешнего года, а первые поставки заказчикам ожидалось в 2020 году. В марте телеканал CNN сообщил о первой презентации новейшего широкофюзеляжного лайнера Boeing 777X — самого длинного пассажирского самолета в мире. По информации телекомпании, новая модель также должна стать самым крупным в мире пассажирским самолетом с двумя двигателями.

То есть, конечно, оно было закрыто, — но только на малых высотах. Те высоты, на которых выполняется большинство полетов в гражданской авиации (10-12 км), оставались открытыми и продолжали приносить в украинскую казну так нужные доллары и евро. И только через несколько часов после трагедии украинцы и еврофункционеры запретили полеты над зоной ведения боевых действий. Так политика и жажда денег стали причиной гибели 298 человек.

пространство арабских стран Персидского залива. Это значительно увеличило нагрузку на авиадиспетчеров, а работа на «максимальную мощность» зачастую чревата ошибками.

Но закрытие воздушного пространства над Ираном — факт далеко не единичный. Этот регион земного шара давно не отличается спокойствием. Закрытие больших зон воздушного пространства над Афганистаном, части воздушного пространства над Египтом,

1978 год — самолет Boeing 707 южнокорейской авиакомпании Korean Air Lines нарушил воздушное пространство СССР, не отвечал на действия перехватчиков и был сбит двумя советскими истребителями Су-15 в районе Мурманска. Экипажу удалось посадить самолет на замерзшее озеро, однако при обстреле погибли 2 пассажира из 109 находившихся на борту людей.

1980 год — самолет DC-9-15 итальянской авиакомпании Itavia

Бурунди, был сбит при выполнении захода на посадку в Кигали (Руанда). Оба президента погибли.

1998 год — самолет Ан-24РВ авиакомпании Lionair упал в море в районе северо-западного побережья Шри-Ланки. По сообщениям, самолет, на борту которого находилось 55 человек, был сбит боевиками. Все погибли.

2001 год — самолет Ту-154 российской авиакомпании «Сибирь» был сбит над Черным морем ракетой С-200, выпущенной во время учений украинскими военными. Украинское правительство выплатило родственникам по 200,000 долларов за каждого погибшего и извинилось за инцидент.

2007 год — при выполнении захода на посадку на военной базе Балад (Ирак) был сбит самолет Ан-26. Из 35 находившихся на борту гражданских пассажиров выжил только один.

2007 год — самолет Ил-76 белорусской авиакомпании «Транс-АвиаЭкспорт» был подбит при выполнении захода на посадку в Могадишо (Сомали) над поверхностью моря. Несмотря на пожар, экипажу удалось посадить самолет, никто из 15 человек на борту не пострадал. Через несколько дней другой однотипный самолет авиакомпании прилетел в Могадишо, чтобы забрать уцелевшее оборудование и утилизировать подбитый самолет. При выполнении взлета из Могадишо в самолет было выпущено три ракеты, одна из которых привела к потере управления и катастрофе. Все 11 человек, находившиеся на борту, погибли.

2014 год — самолет Boeing 777-200ER авиакомпании Malaysia Airlines был сбит над территорией Украины ракетой. Все находившиеся на борту 298 человек погибли. Еще до начала расследования вся вина за случившееся была возложена на Россию. Нынешний премьер Малайзии — страны, чей самолет с людьми был сбит, — уже несколько раз заявлял о предвзятости расследования и своей неудовлетворенности его однобокой направленностью, но полностью политизированное расследование и не могло прийти к другим выводам. Что ж, следует, наверное, дожидаться улучшения политического климата и, как Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун, добиться проведения объективного изучения всех обстоятельств происшествия.

Итак, десятки сбитых самолетов, сотни погибших гражданских людей. Двадцать первый век не стал переломным в сознании политиков, не способных договориться и пойти на компромиссные решения. Увы! Люди, далекие от внутренней и международной политики, но в силу разных причин являющиеся ее проводниками, не останавливаются перед нажатием «красной кнопки», в результате чего гибнут ни в чем не повинные пассажиры и экипажи гражданских, ничем не защищенных самолетов.

Никколо Макиавелли, итальянский политический мыслитель, историк, писатель и поэт эпохи Возрождения, сказал: «Войны начинают, когда хотят, но кончат — когда могут». Задолго до него, еще в I веке до нашей эры, римский историк Саллюстий написал: «Всякую войну развязать легко, но очень трудно прекратить, ее начало и завершение — не во власти одного и того же человека; начать ее способен любой, даже трус, но кончить она — когда на это будет воля победителей».

Похоже, что нам, обычным пассажирам, остается только надеяться на удачу...

Сергей МЕЛЬНИЧЕНКО,
генеральный директор
МКАА «Безопасность полетов»

Новые риски и старые иски

Геополитика — потенциальная и реальная угроза для безопасности полетов гражданской авиации



А за несколько месяцев до этого Евроконтроль объявил небезопасным для полетов воздушное пространство над Крымом и запретил там полеты «своими» авиакомпаниям. Двучленная политика служила и до сих пор служит наказанием тем людям, которые решили искать защиты от угроз в физическом истреблении у России и законно проведенным референдумом присоединились к ней.

На память также приходят бомбежки Югославии и искусственный развал этой страны, а ситуация с признанием Косова (где слово «референдум» даже не звучало), очевидно, по всем параметрам соответствовала и духу, и букве западных политстандартов.

Но вернемся к авиации. После инцидента с разведывательным беспилотником Федеральное управление гражданской авиации США запретило американским авиакомпаниям выполнять полеты над некоторыми частями Оманского и Персидского заливов. К этому запрету прислушались европейцы — и не только. К чему это привело?

Одни, как United Airlines, полностью отменили полеты между Индией и Ньюарком вплоть до 1 сентября. Другие, как Qantas, British Airways, KLM и Lufthansa, решили только изменить маршруты рейсов, следующих через Дубай, Доху и Абу-Даби, а также транзитных рейсов, следующих в Азию и обратно. Но наибольшие изменения в маршрутах полетов пришлось вводить крупнейшим авиакомпаниям стран Персидского залива: Emirates, Etihad и Qatar Airways.

Как это политическое решение отразилось на состоянии безопасности полетов? — Появились новые риски. Мы не будем здесь обсуждать финансовые потери авиакомпаний: если приходится облетать какие-то районы там, где раньше можно было проследовать напрямую, это ведет к увеличению рабочего времени, большому расходу топлива, а значит, к дополнительному финансовым тратам. Новые риски для безопасности полетов возникли в связи с тем, что интенсивные потоки движения, следовавшие через южную часть Ирана, сдвинулись южнее и стали использовать воздушное

Ираком, Пакистаном и Индией, всего воздушного пространства над Сирией и Йеменом... Все эти политические действия ставят под угрозу безопасность людей, перемещающихся по воздуху.

Наряду с действиями, создающими новые риски и угрозы для жизни людей, в истории гражданской авиации были случаи как намеренного, так и непреднамеренного уничтожения гражданских самолетов — и вооруженными силами и формированиями других стран, и «своими» военными:

1955 год — Самолет Lockheed L-149 Constellation израильской авиакомпании El Al, следовавший по маршруту Вена — Стамбул — Тель-Авив, ошибочно зашел в воздушное пространство Болгарии, где экипаж отказался выполнить посадку. В результате самолет, на борту которого находилось 58 человек, был сбит болгарскими самолетами МиГ-15.

1961 год — самолет DC-6B шведской авиакомпании Transair Sweden, на борту которого находился Генеральный секретарь ООН Даг Хаммаршельд, потерпел катастрофу при выполнении захода на посадку в Замбии. В течение 55 лет после этого было проведено шесть (!) официальных расследований, которые ссылались на ошибки экипажа. И только седьмое расследование, инициированное Генеральным секретарем ООН Пан Ги Мун, пришло к неангажированному выводу, что самолет был сбит.

1962 год — самолет Ту-104А авиакомпании Аэрофлот, следовавший по маршруту Хабаровск — Иркутск — Омск — Москва, был сбит в районе Красноярска потрещавшей ракетой, выпущенной на учениях ПВО. Все 84 человека, находившиеся на борту, погибли.

1973 год — самолет Boeing 727 авиакомпании Libyan Airlines, следовавший по маршруту Триполи — Бенгази — Каир, из-за сложных метеорологических условий и отказа оборудования вошел в контролируемую военными Израиля зону над Синайским полуостровом. Он был перехвачен двумя израильскими истребителями F-4 Phantom II, но отказался выполнить посадку и был сбит. Из 113 человек, находившихся на борту, в живых остались пятеро.

при выполнении рейса из Болоньи в Палермо разломился на части в воздухе и затонул. По одной из преобладающих версий, самолет был ошибочно сбит во время военной операции между самолетами НАТО и Ливии. Все 81 человек, находившиеся на борту, погибли.

1980 год — самолет Як-40 авиакомпании Linhas Ayreas de Angola был сбит, предположительно, ошибочно замбийским военным самолетом над ангольской территорией. Погибли все 19 человек, находившиеся на борту.

1983 год — самолет Boeing 747 южнокорейской авиакомпании Korean Air Lines был сбит советским самолетом Су-15ТМ в районе острова Сахалин в результате, предположительно, навигационной ошибки экипажа и нарушения воздушного пространства СССР. Погибли все 269 человек, находившиеся на борту.

1988 год — самолет Airbus A300 иранской авиакомпании Iran Air при выполнении набора высоты после взлета из Бандар-Аббаса рейсом в Дубай был сбит ракетой класса «земля — воздух» RIM-66, выпущенной с американского ракетного крейсера Vincennes, который во время нападения находился в иранских территориальных водах. Погибли все 290 человек, находившиеся в самолете. США выплатили значительные денежные компенсации родственникам погибших и Ирану, но официально свою вину не признали.

1988 год — самолет DC-7, зафрахтованный Агентством международного развития США, был сбит над Западной Сахарой бойцами Фронта Полисаро, в результате чего погибли 5 человек. Представители Фронта заявили, что сбили самолет ошибочно.

1992 год — самолет армянской авиакомпании Як-40, следовавший из Степанакерта в Ереван, был атакован азербайджанским военным самолетом Су-25. Экипажу удалось посадить самолет на армянской территории, несмотря на отказавший двигатель и пожар в хвостовой части самолета. Все 34 человека, находившиеся на борту, остались в живых.

1994 год — самолет Dassault Falcon 50, на борту которого находились президенты Руанды и

«Пернатый» концепт Airbus

Компания намерена мотивировать будущих инженеров к применению новых систем и гибридных технологий

Авиастроительный концерн Airbus представил концепт регионального пассажирского самолета Bird of Prey, элементы конструкции которого напоминают части тела хищных птиц. Разработчики отмечают, что концепт не будет воплощен в виде серийного самолета, но использованные при его разработке идеи могут пригодиться для создания будущих самолетов.



В последние десятилетия большинство пассажирских самолетов имеют схожую конструкцию с сигарообразным фюзеляжем и однокилевым хвостовым оперением с горизонтальными и вертикальным стабилизаторами. Эта схема хорошо зарекомендовала себя в пассажирской авиации, однако ее возможности по улучшению эффективности полета и других характеристик уже во многом исчерпаны, поэтому авиастроители исследуют другие схемы компоновки самолетов.

В надежде поразить воображение следующего поколения авиационных инженеров, компания Airbus представила на авиасалоне Royal International Air Tattoo (RIAT), проходившем на аэродроме Королевских военно-воздушных сил Великобритании в Глостершире, дизайн-концепт самолета будущего Bird of Prey, в котором применено сразу несколько нетипичных решений.

Концепт представляет собой региональный самолет, рассчитанный на перевозку 80 пассажиров на расстояние до 1500 километров. Он выполнен по схеме высокоплана. Большая часть консолей крыла имеет плоскую форму (вдоль), однако в основании они сильно изгибаются и крепятся к фюзеляжу по отдельности, в отличие от многих других высокопланов, в которых они соединены центропланом. Под крылом установлено четыре турбовинтовых двигателя — по два с каждой стороны.



Триплан компании faradair — ВЕНА

По словам представителей компании, полностью биомимикрический самолет (копирующий устройство живых организмов, например, птиц — авт.) никогда не будет построен, но позаимствовать у природы некоторые инженерные решения вполне возможно: достаточно вспомнить чертежи летательных аппаратов Леонардо да Винчи. Антивихревые кончики крыльев — также один из «птичьих» фрагментов в планере современных самолетов.

Поэтому еще одной особенностью стали законцовки крыла и хвостовое оперение. Разработчики отмечают, что они выполнены наподобие перьев птиц. На каждом конце крыла установлено пять законцовок разной длины. Они представляют собой под-

вижные, а не статичные, элементы, с помощью которых можно управлять креном. Хвостовое оперение также состоит из нескольких сегментов, причем в нем не применяется вертикальный стабилизатор, что, по мнению разработчиков, должно снизить лобовое сопротивление.

Конструкторы заявляют, что применение необычных аэродинамических элементов, а также использование эффективной гибридной энергетической установки позволило бы снизить расход топлива таким самолетом на величину от 30 до 50 процентов по сравнению с аналогичными аппаратами. Тем не менее, компания не собирается воплотить этот концепт в таком виде. Однако при этом Airbus уточняет, что создан концепт не на пустом месте, а на основе «реалистичных идей».

По словам разработчиков, процесс развития технологий имеет серьезный недостаток. Когда техника достаточно долго развивается в определенном направлении, то рано или поздно каждая машина в конкретном классе становится похожей на другие. Каждый смартфон похож на любой другой смартфон, каждый малолитражный автомобиль похож на любой другой малолитражный автомобиль, каждый пассажирский самолет похож на другие пассажирские самолеты.

Такую картину можно объяснить максимальной эффективностью конкретной формы. Но

всегда существует вероятность, что, радикально пересмотрев конструкцию, эффективность можно повысить еще сильнее. А для этого необходим свежий взгляд, который не будет цепляться за старые наработки. В общем, иногда «изобретать велосипед заново» — не такая уж плохая идея.

Концепт Airbus Bird of Prey — попытка изобрести заново самолет. Он является совместным детищем Королевского авиационного общества, некоммерческой организации Air League, британского Института инженерии и технологий, а также Технологического института аэрокосмических технологий. Концепт разработан к 50-летию Airbus Group.

«Наша «хищная птица» разработана, чтобы служить источ-

ником вдохновения для молодых людей и создавать «WOW-эффект», который подтолкнет их к карьере в аэрокосмической отрасли», — комментирует Мартин Астон, старший менеджер в Airbus. По его словам, живая природа — один из лучших источников идеи для современной инженерии. Так что техника будет биомимикрировать и дальше. А вместе с ней и совершенствоваться мир...

В ожидании «новой эры»

В последнее время ни на одном из крупнейших авиасалонов мира не обходится без презентаций оригинальных концептов, претендующих на серийное производство в недалеком будущем. В этом году на Paris Air Show 2019 в Ле Бурже заключен первый контракт на поставку электросамолетов для гражданской авиации. Пассажирские Alice начнут летать по региональным маршрутам в США,



Flying V

начиная с 2022 года. Американской компании Cape Air их продал израильский разработчик Eviation Aircraft. Американский телеканал CNN после этой сделки уже провозгласил начало «новой эры в авиации». Каждый из 9-местных самолетов оценивается примерно в \$4 млн. Количество проданных электролайнеров не разглашается, но речь идет о «двухзначной цифре», передает CNBC.

Напомним, еще в 2014 году мы впервые рассказали о достаточно интересном и многофункциональном проекте гибридного триплана высокой степени экологической безопасности от британской авиастроительной компании Faradair. Проект представлял собой особый пассажирский самолет с тройным крылом, который был рассчитан на то, чтобы сделать его безопаснее для окружающей среды и тише для людей. Названный как ВЕНА, проект был потом «заморожен» в связи с недостатком финансирования, однако сейчас он вновь появился на информационном радаре, став одним из наиболее обсуждаемых проектов специалистов из Faradair.

В частности, переработанный и обновленный проект теперь носит название ВЕНА М1Н и представляет собой несколько уменьшенную копию изначального кон-

цепта пассажирского лайнера. Впрочем, внутренняя составляющая так и не изменилась. Это все тот же проект гибридного пассажирского самолета, функционирующего на гибридной системе электроаккумуляторов и биотоплива и обещающий порадовать весьма низким показателем громкости с отметкой менее 60 dba — что в сравнении со стандартным значением в 140 dba выглядит весьма многообещающе.

Кроме того, лайнер, за счет использования все того же технического дизайна тройного крыла обладает возможностью садиться и взлетать на полосе длиной менее 300 м, что опять-таки доказывает весьма уникальный подход специалистов к оформлению проекта. Что же касается гибридной системы питания, то аккумуляторная часть работает в качестве стартера и поддерживает взлет и посадку воздушного судна, в то время как биотопливо из отдельного бака

непрестанно питает внутренние системы сгорания самолета, за счет чего он остается в небе.

Пока что специалисты продолжают активно работать над улучшением двигателя прототипа, поскольку при своем показателе мощности в 1600 лошадиных сил он обладает и некоторыми узкими местами. Ведется работа по корректировке окончательного технического дизайна новинки, но уже можно не сомневаться в том, что новый прототип пассажирского лайнера с тройным крылом станет одним из наиболее многообещающих проектов. Faradair заверила, что планирует запустить его в 2025 году...

Недавно нидерландские конструкторы представили еще более необычный концепт пассажирского самолета — Flying V. Он имеет V-образный фюзеляж и выполнен по схеме смешанного крыла. Разработчики заявляют, что такой самолет сможет иметь такой же размах крыла и принимать на борту столько же пассажиров, как Airbus A350, но будет тратить на 20 процентов меньше топлива. Осенью 2019 года разработчики планируют представить летающий демонстратор технологий, на котором они будут проверять стабильность такой схемы в полете.

Мониторила ситуацию на рынке
Анна СОЛЫЦ

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

США и британская BAЕ Systems разрабатывают самолет без традиционной механизации крыла

Агентство перспективных оборонных разработок (DARPA) Пентагона намерено объявить тендер на разработку, сборку и летные испытания демонстратора самолета, лишённого какой бы то ни было механизации крыла. Проект CRANE предполагает полную замену традиционной механизации, с помощью которой производится управление полетом, на активные системы управления воздушным потоком (AFC). О каких конкретно системах идет речь DARPA не уточняет. AFC должны использоваться на всем протяжении полета: от взлета и посадки до полета на большой высоте. Агентство намерено 26-27 августа провести брифинг для компаний, заинтересованных в участии в тендере.

Чистый убыток американского концерна Boeing Co. в I полугодии составил \$793 млн

Между тем, годом ранее компанией была получена чистая прибыль в \$4,673 млрд. Чистый убыток составил \$1,4 на акцию против прибыли в \$7,88 за первые шесть месяцев 2018 года. Выручка Boeing упала на 18,8 процента, до \$38,668 млрд. По итогам второго квартала Boeing зафиксировал чистый убыток в \$2,942 млрд, тогда как за аналогичные три месяца прошлого года была получена прибыль в \$2,196 млрд. Разводненный убыток на акцию составил \$5,21 против прибыли в \$3,73 год назад. Квартальная выручка Boeing Co. снизилась на 35 процентов, до \$15,751 млрд. Списания, связанные с ситуацией вокруг самолетов модели 737 MAX, привели к снижению выручки на \$5,6 млрд.

British Airways хочет в суде добиться запрета забастовки пилотов по повышению зарплаты

Руководство British Airways обратилось в Высокий суд Лондона с целью добиться судебного запрета забастовки с требованием повышения зарплаты, пишет The Guardian. За акцию протеста проголосовали 93 процента из 4 тысяч членов Британской ассоциации пилотов авиакомпаний (BALPA), которые отвергли предложение BA об увеличении зарплаты на 11,5 процента в течение трех лет. По мнению профсоюза, авиакомпания получает «очень большую прибыль», и пилоты заслуживают долю этой прибыли. Ранее забастовки объявили тысячи сотрудников Хитроу, крупнейшего в Европе аэропорта, где базируется British Airways. Британский суд отклонил просьбу авиакомпании British Airways.

Cathay Pacific усиливает дистрибутивную стратегию технологиями Amadeus Altia NDC

Amadeus Altia NDC — это комплексное решение для управления предложениями и заказами, основанное на непрерывных процессах поиска, бронирования и обслуживания по стандарту NDC. С его помощью авиакомпании смогут обеспечивать дистрибуцию и обслуживание своих предложений для третьих сторон. Внедрив это решение, компания Cathay Pacific сможет воспользоваться преимуществами технологий Amadeus благодаря полной интеграции своего NDC-контента с Amadeus Travel Platform. Это позволит Cathay Pacific легко подключиться к глобальной сети компаний по продаже туристических услуг, работающих с Amadeus, и эффективно дистрибутировать новый контент и тарифы на базе NDC.

Boeing поставит Южнокорейской Korean Air 20 самолетов 787 Dreamliner за \$6,3 миллиарда

Южнокорейская авиакомпания Korean Air заключила соглашение с американским авиастроительным концерном Boeing на приобретение 20 самолетов 787 Dreamliner, включая 10 моделей 787-10 и 10 лайнеров 787-9, общей стоимостью \$6,3 млрд по каталожным ценам, сообщает пресс-служба Boeing. Учитывая соглашение об аренде еще 10 дополнительных самолетов 787-10 у Air Lease Corporation (ALC), перевозчик увеличит свой парк самолетов Dreamliner в четыре раза в рамках программы повышения эффективности и комфорта пассажиров. Корейская авиакомпания Korean Air владеет 168 воздушными судами и выполняет регулярные рейсы по 126 направлениям в 44 страны.

Авиакомпания Southwest Airlines получила во втором квартале рекордно высокую выручку

Крупнейший в мире лоукостер Southwest Airlines получил во втором квартале рекордно высокую выручку. Чистая прибыль авиалиний выросла на до \$741 млн. В пересчете на акцию чистая прибыль составила \$1,37, тогда как аналитики прогнозировали прибыль на 3 цента ниже. Выручка Southwest Airlines прибавила 3 процента и достигла \$5,9 млрд против ожидавшихся \$5,94 млрд. Самую высокую выручку за свою историю лоукостер получил в условиях запрета на эксплуатацию 34 самолетов Boeing 737 MAX 8. Самолеты этой модели выполняли по 160 рейсов Southwest в день. Спрос на перелеты авиалиниями Southwest остается высоким. Аналитики сохраняют позитивную оценку акций лоукостера.

Стартап из США установил, как расположить кресла в самолете более удобно для пассажиров

Molon Labe Seating создал дизайн для кресел в самолетах эконом класса. Сиденья расположили в шахматном порядке. Среднее кресло находится сзади и на меньшей высоте. Эксперты сделали его на 7-12 сантиметров шире, чем привычные места. Подобное расположение позволяет пассажирам летать в комфортных условиях: у всех будет место для локтей. Дизайн сделан для коротких внутренних рейсов. Однако стартап думает о том, как внедрить его в международные полеты. Там придется решить проблему с телевизионными экранами. Впервые кресла опробуют в мае 2020 года. Основатель компании Хэнк Скотт рассказал, что сиденья получили высокую оценку экспертов.

Эксперты британской Daily Mail назвали самые равнодушные к жалобам пассажиров авиакомпании

British Airways и Ryanair — самые равнодушные к жалобам пассажиров авиакомпании в мире. К такому выводу пришли в британской ассоциации потребителей Which?, чье исследование публикует Daily Mail. Эксперты опросили 2,5 тысячи пассажиров, столкнувшихся с задержкой или отменой рейсов различных авиакомпаний, и попросили их оценить отзывчивость персонала при решении их проблем. Почти половина респондентов (44 процента) осталась недовольна работой сотрудников авиакомпаний: многие вообще не нашли представителей авиалиний в аэропорту, а каждый пятый их тех, кто нашел, утверждает, что не получил необходимой помощи.

Знаменитый российский путешественник и исследователь Федор Конюхов летом 2020 года планирует совершить перелет на воздушном шаре от Северного полюса до побережья России через Северный Ледовитый океан. Об этом рассказал журналистам его сын, организатор экспедиций Оскар Конюхов.

«Федор Филиппович планирует перелет от северного полюса до побережья России через Северный Ледовитый океан на тепловом аэростате. Мы рассчитываем, что он за трое суток пролетит», — рассказал Конюхов-младший.

Оскар добавил, что предыдущий мировой рекорд в области воздухоплавания, поставленный в 2017 году совместно с мастером спорта по воздухоплаванию Иваном Меньяло, составил 55 часов беспосадочного полета на тепловом аэростате. Ранее, в 2016 году, Федор Конюхов совершил одиночный кругосветный полет на воздушном шаре за 11 дней. Тог-

Лед и пламень Арктики

Федор Конюхов планирует в 2020 году пересечь Северный Ледовитый океан на воздушном шаре

да он использовал комбинированный аэростат: днем шар поднимался в воздух за счет гелия, а ночью — за счет горелки.

«На этот раз будет полет над Северным Ледовитым океаном, над арктическим пространством, в сторону России. Оборудование привозим на ледоколе, пока он стоит сутки в районе Северного полюса — выгрузим оборудование на лед. Федор улетит, а мы уйдем. Встречать будем уже в районе Якутии, Ямало-Ненецкого автономного округа», — отметил Оскар Конюхов.

По его словам, в настоящее время его отец отправился на атомном ледоколе «50 лет Победы» ФГУП «Атомфлот» государственной корпорации «Роса-



том» к Северному полюсу, чтобы оценить возможности путешествия из этого района на тепловом аэростате.

Фёдор Филиппович Конюхов — советский и российский путешественник, писатель, художник, священник Украинской православной церкви (Московского патриархата). Родился 12 декабря 1951 года в селе Чкалово (Приазовский район, Запорожская область, Украинская ССР). Закончил Одесское мореходное училище (судоводитель), затем Ленинградское арктическое училище (судовой механик). Обучался в Санкт-Петербургской духовной семинарии. В одиночку совершил пять кругосветных плаваний, 17 раз пересёк Атлантику, причём один раз на вёсельной лодке. Первый россиянин, побывавший на всех семи высочайших вершинах мира, в одиночку — на Южном и Северном полюсах. Обладатель национальной премии «Хрустальный компас» и нескольких мировых достижений, зарегистрированных в Книге рекордов Гиннеса.



Дизайнерское оформление бизнес-зала «Рублев» в Международном аэропорту Шереметьево получило высокую оценку жюри одной из ведущих международных премий в области дизайна A'Design Award & Competition. Официальная церемония вручения прошла в городе Комо (Италия).

Дизайн зала выполнен голландским бюро M+R interior architecture, известным своими работами в аэропорту Схипхол (Амстердам). Вдохновением для дизайнеров послужила авангардная эстетика стиля русского конструктивизма и образцы зодчества древней Руси. Одним из основных мотивов дизайна являются купола церковных соборов — отсылка к наследию великого русского иконописца Андрея Рублева.

В оформлении интерьера использованы высококачественные материалы — мрамор, сталь, медь; часть элементов декора выполнена из натурального дерева и стекла. Заслуживает внимания уникальная концепция освещения бизнес-лаунжа: интенсивность и оттенки света меняются в зависимости от времени суток, создавая тем самым атмосферу уюта. Центральным элементом внутреннего убранства являются беседки для отдыха, выполненные из дерева в форме плетеных луковичных куполов, мягко подсвеченных с потолка.

При создании концепции дизайна зала учтены лучшие достижения индустрии гостеприимства в премиальном сегменте. Пространство разделено на несколько функциональных зон, что позволяет гостям провести время в ожидании полета приятно и с пользой. Посетители могут насладиться панорамным видом на летное

Русь с голландским акцентом

Бизнес-зал «Рублев» МАШ отмечен серебряной медалью премии A'Design Award & Competition

поле, открывающимся в зоне отдыха с уютными шезлонгами, к услугам бизнес-путешественников — переговорная комната на 10 человек.

Маленьким гостям придется по душе специально оборудованная детская комната. В ресторанной зоне зала представлен шведский стол с разнообразными блюдами европейской кухни — самый

длинный среди бизнес-залов мира. При желании путешественники могут воспользоваться услугами бара, расположенного на втором этаже, или отдохнуть в одном из комфортабельных номеров гостиничного типа.

Конкурс A'Design Award & Competition — одна из ведущих в мире ежегодных отраслевых премий, награды которой присуж-

даются профессионалам в различных областях дизайна. Заявки на участие в конкурсе рецензируются и анонимно судятся влиятельным жюри, состоящим из опытных академиков и авторитетных профессионалов. Ежегодно премией отмечаются лучшие проекты на стадии концепции, прототипы, а также готовые продукты, представленные на рынке.



Бизнес-зал Рублев - обладатель серебряной медали A'Design Award & Competition

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Тюменская компания, не платившая зарплату работникам три года, лишилась шести самолетов

«Около 4 миллионов рублей задолжало своим сотрудникам руководство компании «Тюменский АСК ДОСААФ России». В феврале этого года судебными приставами произведена реализация паропланов и снегоходов, принадлежавших данной организации. Была выплачена частично зарплата, но вырученная сумма в 400 тысяч рублей не покрывала всех долгов», — рассказали в пресс-службе УФССП по Тюменской области. В этот раз, говорят приставы, если должник не примет срочные меры по полному погашению задолженности, то в течение 10 дней будут выставлены на торги воздушные суда компании. На продажу могут уйти Як-18, Як-52, три самолета Ан-2 и один ТР-301.

Арбитражный суд ХМАО отказал в признании Utair банкротом по иску «Юган-Юнион кард»

Четыре контрагента Utair — «Юган-Юнион кард», «Гидпромэнерго-строй», «Интер» и «Флеш лайт капитал» — 19 и 20 марта подали иски о банкротстве авиакомпании на общую сумму около 1,5 млн рублей. 16 июля суд начал рассмотрение иска «Юган-Юнион кард», но перенес его на 22 июля для изучения дополнительных документов: на заседании представители Utair попросили приобщить к делу ходатайство, в котором отмечалось, что оснований для обращения в суд у «Юган-Юнион кард» не было. На прошлой неделе суд вновь отказал компании «Юган-Юнион кард» в признании Utair банкротом и предложил держателям облигаций авиакомпании отложить выплаты основной части долга.

Инвестор строительства терминала аэропорта Иркутска выбран без конкурентных процедур

Федеральная антимонопольная служба России признала губернатора Иркутской области Сергея Левченко, правительство Иркутской области, и ряд хозяйствующих субъектов нарушившими пункт 4 статьи 16 Федерального закона «О защите конкуренции». «Нарушение выразилось в заключении и участии в соглашениях между органами государственной власти и хозяйствующими субъектами, которое привело к ограничению доступа на рынок выполнения работ по строительству нового терминала», — говорится в сообщении. — В результате этих действий частный инвестор для реализации проекта по строительству терминала был отобран без каких-либо конкурентных процедур».

«Победа» пока не получала уведомления об иске структуры Росгидромета на сумму 48 млн рублей

«Авиакомпания «Победа» не получала уведомления об иске от структуры Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) на сумму 48 млн рублей. Услугами Росгидромета компания не пользовалась», — сообщили в пресс-службе перевозчика. Согласно материалам Арбитражного суда Москвы, подведомственный Росгидромету Главный центр информационных технологий и метеорологического обслуживания авиации подал к авиакомпании «Победа» иск о взыскании более 48 млн рублей. Исковое дело принято к производству, судебное заседание по нему назначено на 11 сентября. Основания исковых требований в материалах не указаны.

Верховный суд не стал рассматривать спор воронежского авиазавода с Росимуществом

Таким образом, вступило в силу решение суда первой инстанции о частичном удовлетворении иска ВАСО к управлению Росимущества. По мнению авиазавода, арендная ставка за пользование его участком должна исчисляться исходя из специальной ставки для аэродромов с годовым пассажиропотоком меньше 1 млн человек, составляющей 0,05 рублей за квадратный метр в год. При таком расчете арендная плата уменьшается примерно в тысячу раз. В Росимуществе пояснили отказ в корректировке суммы аренды отсутствием пассажиропотока на аэродроме и тем, что уставной деятельностью авиазавода осуществление пассажирских перевозок не предусмотрено.

ФАС проверила ценообразование «Аэрофлота» на перевозку грузов на Колыме бортами группы

Действия группы лиц «Аэрофлота» по проведению торгов на повышение цены на перевозку грузов и почты по направлению Москва — Магадан являются нарушением антимонопольного законодательства, а цена, установленная в апреле, мае и июне 2018 года в результате проведения торгов признана монополю высокой: поднята с 250 до 345 рублей за кг. Именно такие выводы сделала комиссия Магаданского УФАС России и вынесла решение о нарушении антимонопольного законодательства. Управление Федеральной антимонопольной службы по Магаданской области выдало ПАО «Аэрофлот» предписание, направленные на устранение выявленных нарушений.

По иску «Шереметьево» с турецкой авиакомпанией Atlasglobal взыщут по суду 286 тысяч долларов

Арбитражный суд Московской области удовлетворил иск аэропорта к турецкой авиакомпании Atlasglobal о взыскании \$286 тысяч долга по генеральному соглашению от 25 сентября 2017 года. Как следует из материалов дела, АО «МАШ» в октябре 2018 года предоставило Atlasglobal Airlines услуги по аэропортовому и наземному обслуживанию ВС надлежащим образом, что отражается в документах. Задолженность иностранной компании, по расчетам аэропорта, составляет \$286 тысяч и подтверждается документально. Аэропорт 21 января 2019 года направил авиакомпании претензию, которая на момент заседания не оплачена. В связи с этим аэропорт обратился в суд с иском.

В «Кольцово» привлечен к ответственности мужчина, прокатившийся на багажной ленте

Об этом сообщается на сайте Управления на транспорте МВД России по Уральскому федеральному округу. В сообщении отмечается, что, не желая в порядке очереди получать свои вещи, мужчина прыгнул на круговую транспортную ленту и проехал в багажное отделение, надеясь как можно быстрее получить сумки. В служебном помещении его «встретил» сотрудник службы авиационной безопасности, который вызвал транспортных полицейских. Они в свою очередь привлекли мужчину к административной ответственности: своими действиями житель Свердловской области нарушил часть 4 статьи 11.3 КоАП РФ (проход либо проезд без разрешения по территории аэропорта).