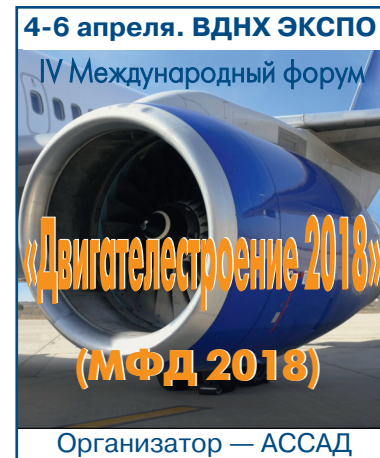


Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 10-11 (44158)
Март 2018

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Волна с корейским акцентом

Подробности на с. 12



«Работай в России!»

Подробности на с. 5



Корпорация «Иркут» готовит профессиональных авиастроителей в рамках Федеральной программы

Воздушный транспорт гражданской авиации №10-11 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

Телефон для контактов,
подписки **(495) 953-34-89**
e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com
Знакомьтесь! Наш обновленный
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель

ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»

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

Отпечатано в типографии

ООО «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,

ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 274

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



Разрезать ленточку на официальной церемонии открытия были представители Государственной Думы и Совета Федерации РФ, Ростуризма, Российского союза туристической индустрии, партнеры и спонсоры выставки. Сергей Кривоносов, зам председателя Госдумы по физкультуре, спорту, туризму и делам молодежи отметил «позитивный образ МИТТ, ее колоссальную по-

пулярность, общественную значимость и весомый вклад в индустрию туризма — драйвер развития экономики». Глава Ростуризма Олег Сафонов упомянул, что запланировано много встреч с министрами туризма зарубежных стран в рамках «серьезной деловой программы» выставки.

Юбилей МИТТ ознаменовала как никогда насыщенная деловая

Фокус на Россию

Но сами россияне упорно хотят в Турцию и в Египет

Выставка МИТТ, состоявшаяся в Москве на прошлой неделе, входит в пятерку крупнейших в мире. В этом году она прошла в 25-й раз и собрала рекордное количество посетителей и экспонентов. По информации организаторов площадь стендов составила 43 тысячи квадратных метров, участниками стали 2000 компаний из 190 стран, а также из 60 регионов России. Официальными партнерами МИТТ 2018 выступили Дубай и Алтайский край, спонсором — Apex Tour.

программа. Очевидно, упор в этом году был сделан именно на нее. Востребованность буквально зашкаливала, в залах порой не хватало мест для желающих посетить семинары и конференции. Тематика — от управления бизнесом до подбора персонала, организации новых направлений и эффективных коммуникаций с целе-

вой аудиторией. Круглый стол, посвященный взаимодействию с властями, состоялся с участием представителей тех самых властей.

Неожиданно теплым и трогательным стало ток-шоу «Живая история турбизнеса», с которого начался первый день МИТТ. Ведущей выступила **Татьяна Дмитрова**, основатель медиахолдинга

«БАНКО», работающего в сфере туризма с 1997 года. Участвовали «динозавры» отрасли, руководители туристических компаний, ставшие по сути дела ее основателями в начале 1990-х годов. Вспомнили невероятные эпизоды из эпохи становления отрасли.

Продолжение на с. 6-7

Мы слышим вас, Маэстро!

Герой России генерал-лейтенант Николай Гаврилов освоил высоты пилотирования вертолетов в Чечне и в Антарктике

Освоение Арктики стало возможным благодаря мужеству и профессионализму авиаторов. Небо Антарктики потребовало намного более серьезных испытаний. 27 февраля в библиотеке-центре Антуана де Сент-Экзюпери состоялась встреча с Героем России, начальником Управления авиации ФСБ, генерал-лейтенантом Николаем Гавриловым — ветераном Афганской и Чеченской войн, а также участником 53-й Высокоширотной Антарктической экспедиции. События, связанные с этой экспедицией, и стали темой встречи.

Николай Гаврилов в 1975 году поступил в Сызранское военное авиационное летное училище, готовящее пилотов вертолетов, и окончил его в 1979 году. В мероприятии принял участие знакомый с Николаем Гавриловым известный телеведущий, лётчик, побывавший на

Северном Полюсе, Леонид Якубович. Как отметил шоумен, для радиообмена сама Земля присвоила ему великий позывной — «Маэстро»: он стал первым, кто посадил вертолет на вершине Эльбруса.

Из Москвы экспедиция вылетела на самолете Ан-124 «Руслан»

авиакомпания «Волга-Днепр». В этот самолет и были погружены два вертолета Ми-8. Через 10 летных часов была произведена посадка на острове Сал (один из островов Зеленого мыса), откуда после заправки и короткого отдыха участники перелета отправились в Бразилию,



где через 6 часов произвели посадку в аэропорту Кампинас. Оттуда был совершён перелёт до чилийского аэропорта Пуэнто-Аренас, ставшего местом старта экспедиции. Там вертолеты были выгружены и собраны.

Тяжёлые самолёты, такие как Ан-22 и, тем более, Ан-124, в Антарктиде никогда не садились, поэтому и было принято решение со-

вершать перелёт из Южной Америки в Антарктиду прямо на вертолетах. Первое плечо маршрута составило 1300 километров — до станции Беллинсгаузен. Там вертолеты были заправлены, чтобы преодолеть очередной отрезок маршрута длиной 750 километров до английской станции Ротэри.

Продолжение на с. 8



Начнём с самого главного. По итогам проверки, проведённой комиссией Приволжского межрегионального территориального управления Росавиации ещё в прошедшем 2017 году с 12 по 13 июля, авиакомпания «Саратовские авиалинии» была признана «неспособной безопасно осуществлять коммерческие воздушные перевозки в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил и условиями, указанными в эксплуатационных спецификациях». Об этом говорится в доку-

менте, содержащем выводы комиссии.

Как и положено, предметом проверки являлись разные аспекты деятельности перевозчика — финансовый и касающийся безопасности полётов. С точки зрения первого пункта, претензий комиссии практически не было: долгами компания практически не отягощена, показатель выручки высок, прибыль есть. Как мы не единожды обращали внимание, сегодня этим может похвастаться далеко не каждый. Полтора года назад с треском вы-

Полёт обречённых

Росавиация признала АК «Саратовские авиалинии» небезопасной. Но право летать почему-то оставила

Со дня трагедии с самолётом Ан-148, разбившимся в Подмоскowie 11 февраля, прошло уже больше месяца. Какие только версии не выдвигались в энтузиастами и экспертами качестве причин катастрофы: замерзание приёмников воздушного давления, вследствие чего пилоты не смогли правильно определить скорость самолёта (данный факт, впрочем, подтверждён специалистами МАКА), проблемы с подготовкой пилотов и даже взрыв в воздухе... Однако нет смысла перебирать версии: нужно дождаться завершения расследования и официальных выводов комиссии. Предметом нашего внимания является ряд объективных и непреложных фактов.

летела в трубу «Трансаэро», столь же бесславно стал и конец «ВИМ-Авиа». Дамоклов меч висел и над «ЮТэйр», и для того, чтобы его избежать, компании пришлось сократить численность парка почти вдвое.

Заметим, что из трёх названных перевозчиков два были признаны ведущими. А у «Саратовских авиалиний» количество самолётов можно по пальцам перечислить, и при этом она демонстрирует

благополучные финансовые результаты. Вероятно, сразу мало кто обратил внимание на цену, которой они достались.

Продолжение на с. 9

Минтранс намерен вернуть

авиационный керосин под контроль государства

Авиационные власти России решили принять новые меры для повышения безопасности полетов. В разработанном Минтрансом проекте новых правил наземного обслуживания самолетов контроль за топливообеспечением значительно повышается. При этом Росавиация считает необходимым вернуться к отмененной несколько лет назад в Российской Федерации системе сертификации авиатоплива.

Сегодня требования к качеству нефтепродуктов в России установлены техническими регламентами Таможенного союза, однако для авиационной отрасли они недостаточны.

«Министерство транспорта России завершает работу над утверждением правил наземного обслуживания самолетов. В них включены самые жесткие требования к топливообеспечению, принятые в Международной организации гражданской авиации —

ICAO», — заявил представитель ведомства.

В пресс-службе Росавиации рассказали, что агентство также выступает за возврат к сертификации авиатоплива, существовавшей в России до 2015 года: «Это важное звено в системе обеспечения безопасности полетов. Обязательная сертификация авиаГСМ на государственном уровне является общепринятой практикой в гражданской авиации. В России также необходимо к ней вернуться».

Источники в отрасли рассказали, что ситуацию с качеством авиационного топлива в стране сегодня нельзя назвать безопасной, и это может привести к серьезным проблемам.

«На наш взгляд, заправочные комплексы должны проходить обязательную сертификацию», — заявили в пресс-службе авиакомпании «Северный ветер». — Госорганы обязаны постоянно контролировать качество топлива. Это позволит перевозчикам сфокусироваться на



своей основной функции — предоставлении качественного и безопасного перелета по доступной стоимости».

Сейчас в отечественной авиации, по словам представителей компании, за качество топлива отвечают перевозчики, которые не могут на него повлиять. Ни заправщики, которые обеспечивают керосином авиакомпании, ни логисты, которые доставляют его с НПЗ в аэропорты, подобной ответственности не

несут. В большинстве стран ситуация иная.

Сегодня качество авиаГСМ зависит исключительно от добросовестности нефтяных компаний. Отмена сертификации должна была усилить конкуренцию на рынке и снизить стоимость топлива, но уже сейчас сами перевозчики обращаются к государству с просьбой заняться контролем его качества. В «Роснефти» подчеркнули, что также приветствуют повышение контроля за качеством авиатоплива



LEONARDO PSS

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ



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

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин ждет конкретные предложения по развитию рынка региональных авиаперевозок

«Мы продолжим реконструкцию и развитие сети региональных аэропортов, будем расширять перечень прямых межрегиональных маршрутов, особенно на удаленных и труднодоступных северных территориях, в Сибири и на Дальнем Востоке. Важно, чтобы развитие аэропортов России происходило вместе с увеличением парка отечественных самолетов, качественных, недорогих, надежных в эксплуатации, включая линейку воздушных судов малой и средней вместимости от 9 до 65 мест», — заявил Президент на съезде транспортников. — Рассчитываю на конкретные предложения со стороны авиакомпаний, предприятий отрасли о том, какие меры поддержки здесь необходимы».

Комитет по транспорту Госдумы предложил ввести единые требования к ручной клади

Согласно 133-му пункту Федеральных авиационных правил, пассажиру гарантировано право провоза в самолёте ручной клади без дополнительной платы, но напрямую в документе нормы багажа, который можно взять в салон, не прописаны, поскольку их устанавливают сами перевозчики. «Сначала мы обратимся в Росавиацию. Если регулятор сможет своими силами навести порядок в этом вопросе, то это один вариант решения проблемы. Если мы не найдём поддержки и понимания, будем вносить поправки в ФАП: надо помимо веса прописать размеры, габариты багажа, который пассажиру можно с собой брать на борт», — рассказал член комитета ГД по транспорту Максим Сураев.

Дмитрий Медведев рассказал о необходимости субсидирования авиаперелетов из госбюджета

«По понятным причинам, необходимость в субсидировании подобных перелетов будет оставаться еще очень долгое время, поскольку масштабы страны таковы, что перелеты на наши расстояния стоят дороже, нежели перелеты в границах европейских государств, или каких-то иных, и соответственно, это далеко не всегда под силу нашим гражданам. Поэтому программа субсидирования должна быть продолжена, а по мере возможности, вполне вероятно, и расширена для того, чтобы большее количество граждан нашей страны могли воспользоваться льготными тарифами в определенный временной период», — отметил глава Правительства России на совещании с вице-премьерами.

В Государственную Думу внесен законопроект, расширяющий перечень авиационных работ

Законопроектом предлагается расширить перечень видов авиаработ в соответствии с национальным стандартом Российской Федерации. Это позволит привлечь к выполнению авиационных работ организации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, то есть, снизить себестоимость указанных работ, повысить конкуренцию на рынке выполнения авиационных работ, достигнуть экономического эффекта путем снижения расходов заказчиков авиационных работ (в том числе, госзаказчиков). В настоящее время перечень работ устанавливается уполномоченным органом в области ГА.

Игорь Левитин предлагает поддержать региональную авиацию обнулением сборов

Помощник Президента РФ Игорь Левитин намерен предложить в качестве меры поддержки региональной авиации обнуление аэропортовых сборов. «Что просит перевозчик? Им выставляют очень высокие ставки аэропортовых сборов. Приморский край обнулil эти сборы, он их субсидирует. Только за прошлый год они перевезли таким образом 40 тысяч пассажиров внутри Приморского края», - сообщил журналистам Левитин в ходе своей рабочей поездки по ДФО. «Нам нужно идти на обнуление этих ставок. Это должен сделать и федеральный центр, и глава субъекта РФ. По возвращении в Москву проведем совещание по этому вопросу», — сказал помощник Президента.

Денис Мантуров: Для России авиасалоны Ле Бурже и Фарнборо себя окончательно изжили

«Ле Бурже и Фарнборо себя изжили, потому что техника, которая у нас сегодня производится, поставляется на другие рынки. Мы делаем больший акцент на участие в китайских выставках, в Сингапуре, в Бахрейне, Латинской Америке. Это наши рынки, мы туда поставляем свою технику и делаем акцент именно на них. Поэтому, Фарнборо и Ле Бурже для нас были скорее для престижа», — заявил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров. Как ранее сообщили в пресс-службе госкорпорации «Ростех», участие в Фарнборо под вопросом, так как организаторы выставки фактически запретили российским компаниям демонстрацию военной продукции.

Правительство РФ внесло изменения в правила субсидирования межрегиональных авиаперевозок

Одно из изменений предполагает первоочередное предоставление субсидий из федерального бюджета для перевозок по маршрутам, софинансируемым из регионального бюджета «в размере более 60 процентов предельного размера субсидии, установленного правилами». Кроме того, установлена возможность перевозки по субсидируемому маршруту с промежуточной посадкой и сменой типа ВС. Увеличена протяженность таких рейсов. Установлен также гибкий механизм субсидирования перевозок по маршрутам, пассажиропоток на которых благодаря субсидированию, превысил 10 тысяч человек. Автором новой редакции является Минтранс РФ.

Одобен законопроект, расширяющий рамки упрощенного визового режима в аэропортах ДФО

«Законопроект предлагает распространить упрощенный порядок въезда иностранных граждан по электронным визам, установленный для свободного порта Владивосток, на воздушные пункты пропуска, расположенные в Дальневосточном федеральном округе», - говорится в сообщении Правительственной комиссии по законопроектной деятельности. При этом перечень этих аэропортов определит Правительство. Эта мера позволит увеличить туристический поток в регион, повысить инвестиционную привлекательность, привлечь потенциальных инвесторов, положительно отразится на экономике Дальнего Востока в целом, уверены в Кабмине.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Госдума готова рассмотреть законопроект о возврате билетов в случае болезни близких

Как отмечает автор инициативы — член комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Наталья Кувшинова, существующие нормы законодательства регламентируют порядок компенсации при возврате невозвратных билетов только в случае, если близкий родственник заболел и должен был лететь с пассажиром. В случае смерти родственника норма распространяется на всех, в том числе близких людей, изначально не приобретавших билет вместе с пассажиром, который захотел вернуть деньги за билет. В связи с этим депутат предлагает исключить из 108 статьи Воздушного кодекса РФ словосочетание «совместно следующих с ним на воздушном судне».

Максим Соколов: Региональные авиаперевозки в России нужно развивать и за счет инвесторов

«На это потребуются немалые ресурсы. Уверен, что для этого должны быть задействованы все возможные источники, но большая часть — это средства инвесторов и внебюджетное финансирование. Программа реализуется уже сегодня, ее надо наращивать для решения задач, поставленных главой государства», — сообщил Министр транспорта России Максим Соколов. В ходе оглашения своего традиционного послания Федеральному Собранию Президент РФ Владимир Путин заявил, что «...через шесть лет половина межрегиональных авиационных рейсов в России будет осуществляться напрямую, в соседней регион через Москву летать больше не будет нужно».

Росавиация осуществляет мониторинг цен на авиабилеты к Чемпионату мира по футболу

Росавиация начала мониторинг цен на авиабилеты к мундиалю, который пройдет в России этим летом, и в случае их необоснованного удорожания будет уведомлять Федеральную антимонопольную службу (ФАС), Роспотребнадзор, Ространснадзор и Генпрокуратуру, сообщает ведомство. Ранее Росавиация разослала телеграмму, где говорилось, что авиакомпаниям запрещено повышать тарифы на авиабилеты в города проведения ЧМ, и поручалось с 10 марта еженедельно отчитываться о наличии билетов. Территориальным органам Росавиации поручено организовать мониторинг стоимости воздушных перевозок пассажиров в аэропорты, обслуживающие гостей и участников ЧМ.

Чистая прибыль Группы «Аэрофлот» за 2017 год по МСФО составила более 23 миллиардов рублей

Группа «Аэрофлот» опубликовала аудированную отчетность за финансовый год, закончившийся 31 декабря 2017 года, подготовленную в соответствии с требованиями Международных стандартов финансовой отчетности МСФО). Общая выручка авиакомпаний Группы увеличилась на 7,5 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года до 532,934 млрд рублей. Показатель EBITDAR составил 121,808 млрд рублей, рентабельность EBITDAR – 22,9 процента. Авиакомпания Группы перевезли 50,1 млн пассажиров, что на 15,4 процента больше, чем годом ранее. Занятость пассажирских кресел увеличилась на 1,4 п.п. и составила 82,8 процента.

ФАС и СПБМТСБ разработают биржевой индекс на керосин для Московского авиационного узла

Федеральная антимонопольная служба и «Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа» прорабатывают создание биржевого индекса на авиакеросин для Московского авиаузла, сообщил заместитель главы ФАС Анатолий Голомолзин. «Сейчас авиакеросин используется не только непосредственно авиакомпаниями, но и предприятиями нефтехимии. Когда топливо реализуется на НПЗ, то оно продается для разных целей, а когда оно продается на Московском авиаузле, это означает, что топливо будет потребляться авиакомпанией. Это позволяет сформировать представительный индекс цен авиакеросина именно для нужд авиакомпаний», — сказал он.

Ростуризм: Расширение чартерных перевозок позволит снизить цены на авиабилеты в Крым

Такое мнение высказал глава Ростуризма Олег Сафонов в ходе форума «Открытый Крым». В Крыму не первый год говорят о высокой стоимости авиабилетов, которые, по мнению властей и экспертов, не привлекательны по сравнению с ценами на авиабилеты по другим популярным туристическим направлениям, в том числе зарубежным: «Есть готовность крупнейших туроператоров организовывать серьезную чартерную перевозку в Крым». Сафонов также высказался против введения административных ограничений для снижения стоимости авиабилетов. «Никаких административных ограничений стоимости авиабилетов, только развитие конкуренции», — заявил глава ведомства.

Ространснадзор примет жесткие меры против «Саратовских авиалиний» после трагедии Ан-148

В Ространснадзоре сообщили о возможных «жестких мерах» в отношении авиакомпании «Саратовские авиалинии» после катастрофы самолета Ан-148 в Подмосковье. Об этом заявил глава ведомства Виктор Басаргин. «Меры будут приняты самые жесткие в отношении всех участников процесса», — подчеркнул г-н Басаргин. 11 февраля в Раменском районе Подмосковья потерпел катастрофу пассажирский самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний». На борту находились 65 пассажиров и 6 членов экипажа. Все они погибли. По факту происшествия возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного частью 3 ст. 263 УК РФ.

Компания S7 Airlines предлагает пассажирам новый подход к организации авиапутешествий

S7 Airlines, участник глобального авиационного альянса oneworld®, предлагает пассажирам новый подход к организации путешествий — динамические пакеты, которые включают в себя перелет и проживание в отеле по наиболее выгодной цене. Сейчас на сайте авиакомпании доступны динамические пакеты для отдыха на курорте Роза Хутор в Красной поляне (Сочи) с выгодой до 25 процентов. Особенность динамических пакетов заключается в том, что специальные тарифы на авиабилеты и отели действительны только в комплексе. S7 Airlines напрямую работает с отелями, что дает возможность договариваться о наиболее выгодных условиях для пассажиров.

И непосвященному было ясно, что причиной многочасовой задержки, скорее всего, оказалась техническая неисправность воздушного судна. Экипаж пытался взлететь не менее 8 раз, однако, каждый раз попытки заканчивались неудачей. После очередного разбега самолёт и вовсе развернуло на взлётно-посадочной полосе волчком, что и привело к бунту среди пассажиров.

Так, например, управление Роспотребнадзора сообщило на своем сайте, что Советский районный суд Брянска по заявлению потребителя взыскал с ООО «Авиакомпания «Победа» 52,2 тысячи рублей компенсации за ненадлежащее исполнение обязательств по оказанию услуги «сопровождение ребенка». Согласно материалам дела, при оформлении билетов на осуществление перелета авиакомпанией «Победа» на

Роспотребнадзора и в прокуратуру. За оказание услуг, не соответствующих требованиям нормативных актов, авиакомпания была привлечена к административной ответственности по части 1 статьи 14.4 Кодекса РФ об административных правонарушениях.

После этого вряд ли кто отважится доверить своих детей «опекунам» из «Победы», и подобную услугу никто из нормальных роди-

сти и цинизму и получила широкий резонанс в авиационном сообществе, и не только в нем. Но, вероятнее всего, в отношении данной семьи такая мера показалась руководством авиаперевозчика излишней — после этого скандала она, скорее всего, включила бы в «черный список» «Победы» сама себя.

В подобных случаях острослышны говорят: маразм крепчал. Начнём хотя бы с содержания инструкции, запрещающей перемещение по самолёту. Простите покорнейше, а как быть, когда нужно в туалет выйти? Впрочем, еще неизвестно, кто сочинял эту странную инструкцию для лоукостера, ясно лишь, что сочинитель не был отягощен компетентностью в вопросах пассажироперевозок и аэродинамики. В противном случае он взял бы за образец аналогичный документ советских времён, где чётко сказано, что «перемещение по салону воздушного судна запрещено в период набора высоты и снижения». А уж каким воображением обладает «бдительная» стюардесса, чтобы представить себе, как семи-месячный младенец нарушит перечень устойчивости лайнера? — автор этих заметок даже представить себе не может!

Возникает и другой вопрос: почему вообще возникла необходимость класть семи-месячного ребёнка на кресло. Для младенцев в самолётах положено иметь специальные люльки, которые подвешиваются в начале салона, на переборке. Так было заведено на таких самолётах, как, например, Ил-62 и Ту-154, равно как и на воздушных судах более старых лет. Но вернёмся к главному предмету обсуждения и рассмотрим правила перевозки грудных детей на воздушных судах.

У авиакомпании «Победа» они не прописаны вовсе. Общие правила перевозки «утверждены на основании пункта 4 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82 (далее — ФАП-82) и являются неотъемлемой частью договора воздушной перевозки». В своде правил содержится глава «Перевозка особых категорий пассажиров», к которым относятся беременные женщины, инвалиды, а также лица, не допущенные ко въезду в пункт назначения (или транзита).

Грудные младенцы оказались персонами non grata. В общих правилах, существующих для всех авиакомпаний и прописанных в Воздушном кодексе Российской Федерации, говорится, что грудным младенцам не нужно предоставлять отдельного места. При этом н слова нет о запрете класть ребёнка на отдельное место, если таковое оказалось свободным. Пассажирам рекомендуется держать ребёнка на руках, но эта рекомендация даётся исключительно из соображений безопасности ребёнка, который может упасть с кресла точно так же, как, например, с полки в поезде.

Люльку для перевозки младенцев положено предоставлять на воздушных судах всех перевозчиков. Правда, об этом нужно заранее предупредить, но если младенец в билете указан, то, само собой разумеется, что люлька нужна. «Бдительная стюардесса» даже не заикнулась о ней. А была ли она вообще на борту? Или снова «сэкономили»?

Эта история вновь приводит к грустному выводу: для «Победы» пассажир главным богатством не является. Даже если он взрослый. А ребёнок, тем более грудной, и вовсе приравнен к собакам и кошкам. Кстати, в правилах прижимистого перевозчика о них тоже ни слова не сказано.

Григорий ГОРДОН

Невольники лоукостера

Легко ли ждать вылета в салоне самолета 6 часов?



А есть, оказывается, и такие люльки. Бюджетный вариант — как раз для «Победы»

Да и как, согласитесь, сохранять спокойствие в такой ситуации, когда буквально за несколько дней до этого в Подмосковье разбился Ан-148, и катастрофа эта была у всех на слуху. Неудивительно, что у многих пропало желание лететь этим бортом...

Очевидцы сообщали, что когда начался бунт, члены экипажа, вопреки здравому смыслу отнюдь не пытались успокоить «бунтовщиков», а грозили недовольным вышедшей из-под контроля ситуацией «привлечением к ответственности». В том, что персонал «Победы» обладает бесценным опытом по умирению недовольных «победоносным» сервисом клиентов, мы убеждались не раз. Но, к счастью, и перевозчику неоднократно приходилось держать ответ в судах.

Скажем прямо: пассажиры рейса Ростов — Москва оказались самыми настоящими заложниками! Заложниками хамства и непрофессионализма. Мыслимое ли дело: шесть часов продержат людей в замкнутом пространстве без еды и питья! Была ли возможность (для простите за деликатную подробность) сходить в туалет — об этом история умалчивает, но эту проблему тоже надо было решать!

В том, что предпосылка к авиационному происшествию (чтобы не сказать, к катастрофе) имела место, никаких сомнений нет. Свалить всю ответственность на наземный персонал авиаперевозчику едва ли удастся — неминуемо возникнет вопрос, кто и как принимал самолёт.

Что ж, скупой платит дважды. Штрафными санкциями за задержку дело не обойдётся. Ещё неизвестно, сколько судебных исков будет подано в связи с этой беспрецедентной историей...

Казалось бы, пора уже перестать удивляться сценам из театра абсурда, которые периодически разыгрывает «Победа». Но мелочность и скаредность «лоукостера» не знает пределов. Первоначально разменной монетой в конфликтах с пассажирами были портфели и дамские сумочки. Теперь их сменили... дети. Да-да, не удивляйтесь. Именно на них «Победа» стремится заработать сегодня лишнюю копейку. Правда, как и требует здравый смысл, теряет порой в разы больше.

Окончание. Начало на с. 2

детей (возраста 15 лет и 5 лет) заказчика обязали оплатить услугу «сопровождение ребенка во время полета» стоимостью 3 тысячи рублей.

Поскольку дети совершали перелет без сопровождения взрослых, оплата данной услуги согласно правилам перевозки является обязательной. Но заказанная и оплаченная услуга была оказана не в полном объеме. При перелёте потребитель заполнил заявку на сопровождение детей, их встретил представитель авиакомпании и проводил до выхода на посадку. Однако при прилёте сын позвонил родителям и сообщил, что их никто не сопровождает, и они не могут получить багаж. Родители по телефону, как могли, успокоили детей и объяснили, как им самостоятельно найти выход и получить багаж.

При обратном перелёте ситуация повторилась: из самолета дети вышли самостоятельно, никто из сотрудников авиакомпании их не сопровождал.

Обратим внимание на утвержденные регулятором Правила перевозки ребёнка, вылетающего без сопровождения взрослых, которые гласят: «Работник авиакомпании или обслуживающий агент оказывает содействие ребёнку в доставке багажа на борт самолета; Несопровождаемый ребенок приглашается на посадку первым, до посадки остальных пассажиров; После вылета рейса агент оперативно информирует родителей о посадке ребенка на борт; После посадки самолета на борт поднимается агент для принятия несопровождаемого ребенка и помогает ему при прохождении послеполетных формальностей в аэропорту, в том числе с доставкой багажа до момента передачи встречающему лицу; Во время полета экипаж оказывает особое внимание несопровождаемому ребенку. Специально закрепленный за ребенком бортпроводник во всем помогает маленькому пассажиру».

Потребитель подал претензию на «ненадлежащее исполнение авиакомпании обязательств по оказанию услуги «сопровождение ребенка» и возврату денежных средств за услугу». Авиакомпания на претензию не отреагировала и мер для урегулирования конфликтной ситуации не приняла. Денежные средства были возвращены потребителю только после жалобы родителей в органы

телей заказывать перевозчику с неизменно скандальной репутацией не станет. Проще попросить родственников или друзей встретить-проводить любимое чадо.

Как бортпроводники «Победы» помогают маленьким пассажирам летать своими бортами, в сопровождении родителей или без оных, мы уже не раз рассказывали, цитируя решения судов по всей маршрутной сети перевозчика. Но чтобы яблоком раздора при этом стал... семи-месячный младенец!

Итак, 19 февраля семья из трех человек — мама, папа и их сын Левушка возвращались в столицу из Новосибирска. Заметив, что соседнее с ними место пустует, родители решили положить на него ребёнка, которого до того поочередно держали на руках. И это самоуправство немедленно вызвало конфликт с экипажем. Бдительная сотрудница «Победы» категорически запретила им это делать, а после короткой словесной перепалки даже принесла инструкцию. В ней черным по белому было сказано: «перемещение по самолету может вызвать его крен и привести к катастрофе». Довод о том, что ребёнок весит всего 8 килограмм, оказался неубедительным для бортпроводницы. Ответ был таков: если вы хотите положить ребёнка отдельно — надо было покупать это место.

Проницательный читатель догадался, что собака была зарыта именно в этом. Но претензии к молодой семье «за шаромыжничество» первоначально озвучены не были. Мама, папа и младенец обвинялись в том, что создали... угрозу безопасности полёта! После этого скандала появились сообщения, что экипаж Boeing-737 чудом отвратил авиакатастрофу, запретив родителям положить люльку с младенцем на свободное соседнее кресло. Вообразите, чудесная история спасения произошла на борту лайнера, вылетевшего из Новосибирска в Москву, благодаря мужеству и принципиальности экипажа! А молодую семью после прилёта у трапа ждала полиция, которую вызвала бдительная стюардесса. Классический финал трагикомедии!

Чем закончилось разбирательство с полицией — об этом история умалчивает. Если бы несчастная семья, в конечном счёте, попала в «чёрный список», история была бы тем более вопиющей по абсурдно-

Налоги полетят в Воронеж

ОАК готова запустить турбовинтовой самолёт для местных авиалиний Ил-114-300 в серию

Объединенная авиастроительная корпорация готова в максимально сжатые сроки наладить на мощностях ПАО «Ил» серийное производство самолетов Ил-114-300, которые смогут заменить парк импортных машин, использующийся российскими авиаперевозчиками для межрегиональных перелетов.

«Мы понимаем, что рынок региональной авиации весьма перспективен, а ввиду сложившейся политической обстановки российским авиакомпаниям стоит задуматься о смене парка на отечественные машины. Нам есть, что предложить в этом направлении. В случае поступления соответствующего заказа мы готовы в сжатые сроки наладить массовое производство региональных Ил-114-300, которые с новыми двигателями и новым салоном смогут составить конкуренцию самолетам крупнейших западных производителей», — рассказал вице-президент по транспортной авиации ПАО «ОАК», генеральный директор ПАО «Ил» Алексей Rogozin.

Он отметил, что компания надеется на крупные заказы от российских авиаперевозчиков. «Что касается объемов, то мы рассчитываем после 2020 года производить порядка 12 самолетов ежегодно», — уточнил Rogozin.

Ранее Президент России Владимир Путин, выступая на съезде транспортников РФ, сообщил, что он ждет конкретных предложений от российских авиакомпаний и предприятий отрасли по увеличению количества российских самолетов в межрегиональной авиации. За несколько дней до этого, в ходе оглашения послания Федеральному Собранию, Путин заявил, что через шесть лет половина межрегиональных авиационных рейсов в России будет осу-



ществляться напрямую, в соседний регион через Москву летать больше будет не нужно.

Ил-114-300 должен заменить импортные самолеты подобного класса и устаревшие Ан-24/Ан-26. В отличие от зарубежных аналогов, Ил-114-300 может взлетать и садиться с неподготовленных аэродромов. В настоящее время готовится вся необходимая документация для организации производства этого самолета в России, а в 2020 году первый серийный самолет Ил-114-300 должен взлететь в подмосковных Луховицах.

Вместе с тем, Объединённая авиастроительная корпорация рассматривает возможность локализации сборочного производства Ил-114-300 на территории других стран. По данным Торгового представительства России во Вьетнаме, минпромторг этой страны предлагает первичное обсуждение по тематике локализации производства российских самолетов для развития межрегиональной сети с авиакомпанией Vietnam Airlines как с потенциальным эксплуатантом.

«Возможность перевода проекта во Вьетнаме в активную фазу реализации целесообразно рассматривать после формирования облика самолёта, оценки объёмов рынка и позиционирования на нём ВС, проведения анализа заинтересованности и требования к самолёту потенциальных заказчиков Вьетнама и стран региона, — уточнили в ОАК. — Предлагая различным зарубежным партнёрам поставки Ил-114-300, мы обсуждаем возможности для частичной локализации производства, когда для этого есть условия. О конкретных решениях говорить пока рано».

Напомним, в январе 2017 года президент Объединённой авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь сообщил журналистам, что всего до 2029 года планируется выпустить порядка 100 новых машин.

Любопытно, что последний коммерческий эксплуатант пассажирского Ил-114 — узбекская авиакомпания Uzbekistan Airways не собирается ждать ренессанса этого самолета в России, а на-

рена заменить весь имеющийся флот этих ВС лайнерами компании Airbus — вероятнее всего, A320neo/neo. Сегодня в парке Uzbekistan Airways шесть Ил-114-100, оснащенных двигателями PW-127H производства Pratt & Whitney Canada, выпущенных в 2006–2012 гг. Эти машины были получены авиакомпанией в 2008–2013 гг. в рамках контрактов с Ташкентским авиационным производственным объединением им. В.П. Чкалова (ТАПОиЧ, ныне — Ташкентский механический завод). Все шесть Ил-114-100 рассчитаны на перевозку 52 пассажиров.

По словам представителя гражданской авиации Узбекистана, сейчас на крыле у Uzbekistan Airways три Ил-114-100, остальные машины находятся на техобслуживании или хранении. Персонал, задействованный в эксплуатации и ТО самолетов, будет переучен — этот процесс уже запущен. Вывод турбовинтовых самолетов из коммерческого расписания может произойти в ближайшие месяц-два.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Презентация модернизированного Ил-96-400М может состояться ближе к концу будущего года

«На сегодняшний день в производственной программе семь машин Ил-96, одна опытная и шесть серийных. Как таковой выкатки мы пока не планируем, но презентация для заказчиков может быть организована ближе к концу 2019 года», — рассказали в ПАО «Ильюшин». Там добавили, что самолеты Ил-96-400М, о которых идет речь, получают модернизированные двигатели ПС-90-А1 с тягой на взлетном режиме 17400 кгс. В «Ильюшине» также опровергли информацию ряда СМИ об отказе от финансирования проекта: «Есть решение Президента России о выделении ассигнований на производство этих машин, сейчас речь идет лишь о перераспределении средств внутри программы».

Компания «АэроКомпозит» завоевала в Париже престижную премию JEC Innovation Award-2018

В рамках крупнейшей международной выставки JEC World 2018 прошла церемония награждения финалистов JEC Innovation Award. В номинации Aerospace-Application победителем стал центр компетенций ОАК — компания «АэроКомпозит». Международное жюри удостоило награды инфузионную технологию, разработанную российскими специалистами для изготовления композитного крыла нового лайнера МС-21-300 (головной разработчик ПАО «Корпорация «Иркут»). За композитный «Оскар», как называют награду в кулуарах мероприятия, пришлось соперничать с представителями Германии (Fraunhofer ICT) и Швейцарии (University of Applied Sciences Rapperswil).

Монгольская авиакомпания Hunnu air готова заказать 6 легкомоторных самолетов ТВС-2ДТС

Серийное производство этих ВС планируется развернуть на Улан-Удэнском авиационном заводе, сообщил на совещании, посвященном организации производства ТВС-2ДТС, глава Бурятии Алексей Цыденов. Эксплуатантом выступит новая авиакомпания, которая будет создана на базе одного из уже существующих в Якутии перевозчиков. Согласно документу, Якутия и Бурятия до 1 мая 2018 года должны оформить долгосрочный договор на поставку не менее 200 машин. Сейчас в реестре Росавиации числится около 1,2 тысячи Ан-2, из них менять надо 300. «Поэтому мы хорошо видим перспективу, понимаем потенциал, в том числе экспортный, и уверены, что проект «полетит», — заявил Цыденов.

Самарское АО «Авиаагрегат» планирует увеличить уставный капитал на 450 млн рублей

Уставный капитал общества будет увеличен на 450,01 млн рублей. Общество планирует разместить более 4,5 млрд дополнительных обыкновенных именных бездокументарных акций стоимостью 10 копеек каждая. Собрание акционеров назначено на 26 марта. Акции будут распространяться по закрытой подписке, приобрести их смогут только АО «Технодинамика» и ГК «Ростех». Как пояснили на заводе, цель допэмиссии — пополнение оборотных средств для технического перевооружения участка труднообрабатываемых деталей цеха №5. Ранее завод анонсировал масштабную модернизацию и обновление линейки производимой продукции, запланированных на 2018 год.

Летные испытания новейшего самолета МС-21 с двигателем ПД-14 запланированы на 2019 год

«В производстве находятся три двигателя для летных испытаний для корпорации «Иркут» со сроками поставки — конец 2018 года. В мае будет собран первый из них, он пойдет на испытания на серийном стенде. На МС-21 мы должны увидеть его во втором квартале 2019 года», — рассказал журналистам управляющий директор АО «ОДК-Пермские моторы» Сергей Попов. Он сообщил, что уже подана заявка на сертификацию ПД-14 в Европе. Соответствующие сертификаты позволят продавать самолеты с этими двигателями на зарубежных рынках. «Предварительно объем их строительства после 2023 года должен достигнуть не менее 50 экземпляров в год», сообщил Попов.

Гендиректор «Титановой долины» представил Денису Мантурову новую модель развития ОЭЗ

На федеральном промышленном форуме «Локомотивы роста» Артемий Кызласов презентовал министру промышленности РФ Денису Мантурову проект комплексного развития территорий вокруг индустриальных площадок. Инициатива уральской ОЭЗ вошла в двадцатку лучших региональных проектов. Руководитель «Титановой долины» предложил создать федеральный агрегатор всех инструментов господдержки. А управляющие компании особых экономических зон должны стать операторами социально-экономического развития промышленных территорий. Фактически, «Титановая долина», как и другие российские ОЭЗ, уже решают эти задачи в регионах.

«ОДК-СТАР» разрабатывает систему управления перспективного авиационного двигателя ПД-35

Об этом сообщил управляющий директор АО «ОДК-СТАР» Сергей Остапенко: «Если с САУ ПД-14 мы догоняем Запад, то с САУ ПД-35 мы хотим Запад обогнать. К системе заявлены крайне высокие требования по характеристикам». В ходе комплекса НИР учёным предстоит отработать 17 критических технологий. «Если получится, у нас будет система, опережающая западные аналоги. Там очень сложные вопросы технического плана: высокие температуры, элементная база, исполнительные механизмы, пары трения, резинотехнические изделия, металлургия», — отметил Сергей Остапенко. В 2023 году запланировано окончание НИР и переход к разработке опытного двигателя.

На самолетах Ил-96 СЛО «Россия» полностью заменят иностранное бортовое оборудование

Президентский «борт № 1» станет полностью отечественным. Новое российское оборудование, отвечающее за самолетовождение и безопасность полетов, будет установлено на всех Ил-96-300. Как рассказали в ПАО «Ил», в 2018–2019 годах планируется заменить иностранное бортовое оборудование самолетов Ил-96-300 аналогами отечественного производства. Речь идет об инерциальной системе, отвечающей за определение положения самолета в пространстве, «ответчиках», обеспечивающих автоматическую передачу наземным РЛС сведений о самолете, а также об оборудовании для навигации и посадки. После модернизации все системы самолетов станут полностью российскими.

«Работай в России!»

Корпорация «Иркут» готовит профессиональных авиастроителей в рамках Федеральной программы

В конце февраля ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК) в седьмой раз провело День профориентации для учащихся школ г. Москвы и Московской области. Мероприятие прошло в рамках Всероссийской акции «Неделя без турникетов» Федеральной программы «Работай в России!».

Более 50 школьников ознакомились в Инженерном центре имени А.С.Яковлева с новыми разработками Корпорации и приняли участие в физико-математической олимпиаде. Представители Инженерного центра рассказали гостям о ключевых программах предприятия: пассажирском лайнере МС-21, учебных самолетах Як-130 и Як-152. Будущие авиастроители получили возможность пообщаться не только с руководителями подразделений Корпорации, но и молодыми сотрудниками, уже добившимися высоких результатов в работе.

Школьникам была представлена программа Целевого обучения Корпорации «Иркут» в ведущих технических ВУЗах России: Московском государственном техническом университете им. Н.Э.Бау-

мана и Московском авиационном институте (национальном исследовательском университете).

Студенты, обучающиеся по целевому набору, проходят в Корпорации «Иркут» производственную и преддипломную практику и могут быть трудоустроены в Инженерном центре в ходе обучения на старших курсах. По окончании ВУЗа им предоставляется интересная и перспективная работа по специальности.

Также программу целевой подготовки с 2009 года реализует Иркутский авиационный завод — филиал ПАО «Корпорация «Иркут». Высоквалифицированных специалистов для современного производства по заказу предприятия готовит Иркутский национальный исследовательский технический университет.



Занятия на стенде авионики самолета МС-21

В ПАО «Корпорация «Иркут» действует сквозная система подготовки и повышения квалификации кадров, обеспечивающая профессиональный и карьерный рост сотрудников. Самые перспективные работники включаются в управленческий кадровый резерв Корпорации и проходят дополнительную подготовку. В период с

2015 по 2018 год свыше 60 человек успешно прошли программу обучающих тренингов по темам «Коммуникация», «Лидерство», «Коммерческое мышление», «Видение бизнеса» и другим. Более 20 процентов из состава резерва повышены в должностях, некоторые стали начальниками ключевых отделений Инженерного центра.

АЭРОПОРТ 2018

Правительство Подмосковья просит полномочия по регулированию работы аэропортов в регионе

Московская областная дума рассмотрела законопроект «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области», согласно которому правительство региона может быть наделено полномочиями по регулированию вопросов, не связанных с авиационной деятельностью, в аэропортах, расположенных на территории региона. В том числе, предполагается, что закон наделит правительство полномочиями в части перевозки пассажиров на такси, парковки автомобилей, организации общественного питания, розничной торговли. Также правительство сможет устанавливать правила поведения физических лиц на территории аэропортов.

По информации ТКП, Внуково повысил тарифы для российских авиакомпаний до 18 процентов

С нового года московский аэропорт Внуково повысил тарифы на обслуживание российских авиакомпаний от 5,3 до 18,2 процента, свидетельствуют материалы Транспортной клиринговой палаты (ТКП). При этом из материалов следует, что даже после индексации тарифы Внуково остались самыми низкими по сравнению с другими аэропортами Московского авиационного узла — Шереметьево и Домодедово. До начала 2016 года сборы за взлет-посадку, авиационную безопасность, стоянку судов и услуги аэровокзального комплекса в аэропортах МАУ регулировались государством, но приказом Федеральной антимонопольной службы были дерегулированы.

Холдинг «Аэропорты Регионов» приобретет крупнейшую партию телескопических трапов

Холдинг закупит десять телескопических пассажирских трапов для оснащения новых пассажирских терминалов аэропортов Саратова, Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя. По условиям закупки, объявленной компанией, потенциальный подрядчик должен обеспечить проектирование, производство, доставку, монтаж и пуско-наладку в октябре 2018 года трех телетрапов для строящегося аэропорта Саратова. Телетрапы для аэропортов Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя должны быть поставлены в 2019 и 2020 году соответственно. Сейчас в аэропортах указанных регионов технология посадки и высадки пассажиров с использованием телетрапов не применяется.

Скоростная ж/д дорога от Ростова-на-Дону до МА «Платов» обойдется в 90 млрд рублей

«Стоимость строительства скоростной магистрали — 90 млрд рублей — сопоставима с восьмилетним вкладом в ОАО «РЖД» в инфраструктуру на территории Ростовской области», — сообщил журналистам первый зам. начальника Северо-Кавказской железной дороги Алексей Черняев. Старый АП был закрыт 7 декабря 2017 года одновременно с открытием аэропорта «Платов» в 30 км от города. «Платов» — первый в России аэропорт, построенный с нуля со времен распада СССР специально к чемпионату мира по футболу 2018 года. С начала эксплуатации принял 1576 рейсов и обслужил 347,9 тысяч пассажиров. Сейчас добраться до него можно на автобусах, такси и личном транспорте.

Около 20 новых маршрутов откроются в аэропорту «Жуковский» в нынешнем году

«В 2018 году маршрутная сеть расширится новыми европейскими и китайскими направлениями. Откроются до 20 новых маршрутов, а общая частота полетов возрастет более чем в два раза. В рамках проведения чемпионата мира по футболу аэропорт будет обслуживать делегации футбольных ассоциаций Аргентины и Португалии», — рассказал мэр города Жуковского Андрей Войтюк в ходе своего отчетного доклада. Помимо увеличения пассажиропотока 2018 год принесет значительные инфраструктурные изменения. АО «Рампорт Аэро» приступает ко второму этапу развития аэропортового комплекса. В 2019 году ожидается увеличение количества пассажиров до 3 млн.

АП «Калуга» и компания «ВИПОРТ» подписали соглашение о сотрудничестве по бизнес авиации

Документ предусматривает взаимовыгодное партнерство в области бизнес-авиации, а именно использование мест стоянок и ангара международного аэропорта «Калуга» для стоянки самолетов деловой авиации — клиентов ЗАО «ВИПОРТ» в случае необходимости длительного хранения. Также международный аэропорт «Калуга» станет одним из запасных аэропортов для Внуково-3 в случае закрытия по каким-либо причинам Московской воздушной зоны. Как отметил генеральный директор международного аэропорта Салават Кутушев, «калужский аэропорт обладает отличными инфраструктурными возможностями для приема, обслуживания и хранения самолетов».

Инвестиции в застройку старого ростовского аэропорта могут превысить 200 млрд рублей

Структурами холдинга «Ренова» разработан бизнес-план застройки территории старого аэропорта в Ростове-на-Дону с объемом инвестиций более 200 млрд рублей, сообщил журналистам министр строительства, архитектуры и территориального развития региона Николай Безуглов. По его словам, в результате застройки территории старого аэропорта, расположенного в черте города, будет создан район примерно на 100 тысяч жителей. Безуглов не исключил того, что застройщиком территории станет сама «Ренова», поскольку «в России очень мало компаний, которые имеют достаточно оборотных средств для реализации столь крупного инвестиционного проекта». Старт строительству может быть дан уже в этом году.

Аэровокзал в Карелии построят в течение двух лет в рамках федеральной целевой программы

Современный аэровокзал в аэропорту Петрозаводска построят за счет федеральной целевой программы (ФЦП) развития региона. Инвестиции составят 700 млн рублей, сообщил на Российском инвестиционном форуме в Сочи глава республики Артур Парфенчиков. Ранее объект планировалось возвести за счет частных инвестиций. По его словам, решение о бюджетном финансировании строительства было принято совместно с Госкомиссией по 100-летию Карелии, которую возглавляет секретарь Совета безопасности Николай Патрушев. «Проект планируется реализовать в ближайшие два года. Вся проектно-сметная документация готова», — сказал глава республики.

МИТТ: фокус на Россию

Но сами россияне упорно хотят в Турцию и в Египет

Вспомнили всех поименно: туризм как сферу деятельности в России, создавали энтузиасты. Отметили несколько вех, между которыми уложилась вся история российского туризма: успешная, дерзкая, непотопляемая, драматичная, личностная. К 25-летию МИТТ приурочили выход отличного издания, журнала TourismStory, целиком посвященного этой теме.

Точкой отсчета стал 1986 год, конец холодной войны, начало безвалютного туристического обмена между странами. «Роза Ветров» прославилась тогда организацией первых чартерных рейсов в Польшу.

В 1992 году «Светал», семейное предприятие супругов Головачевых, позже трагически погибших в расцвете лет и на пике карьеры, запустил первый чартер в Стамбул. Пока самолет находился в воздухе, разрешение на полет отозвали. За 30 минут до посадки это разрешение удалось получить заново. Такова почти детективная история первопроходцев. Два года спустя чартеры стали обыденностью. В Турцию полетели вначале из Москвы, потом из регионов, с тех пор эта страна остается важнейшим и наиболее прибыльным рынком.

В 1993 году вышел Закон 132 ФЗ, первый нормативный акт, регулирующий деятельность туроператоров.

2008-й — прорывный год технологизации отрасли. В Россию пришли офисы международных операторов онлайн бронирования, одним из первых — знаменитый Booking.com. Возник частный проект — сайт «Форум Винского», сейчас его не знает только ленивый.

2010-й — начало банкротств. «Капитал-тур» — 8000 пострадавших туристов, «Ланта-тур» — 7000, половине из них удалось получить страховое возмещение после вмешательства Президента РФ.

2014-й — очередной виток интереса к внутреннему туризму, благодаря прошедшей Олимпиаде в Сочи. Построены новые объекты размещения, добавилось 20 тысяч гостиничных номеров. И самое главное — пришли западные сетевые отели с международными стандартами работы. Концепцию «кровать + море» заменила концепция «кровать + море + сервис».

Главной темой дискуссий был рынок внутреннего туризма. Уже в новейшей истории он получил очередной урок: после взрывного роста спроса на отдых в России в 2016 году сезон 2017 года показал заметное снижение туристического потока. Только ли «открытие» Турции в этом виновато? Что еще могло помешать закреплению успеха 2016 года? Впереди — перспектива «открытия» Египта, станет ли он причиной дальнейшего снижения внутреннего турпотока? Выдержит ли он конкуренцию? Как заманить и чем удержать туриста в «нетуристическом» регионе? Как качественно планировать сезон и грамотно анализировать результаты? Что ждет нас в сезоне 2018 года? Обо всем этом говорили ведущие эксперты отрасли.

«All inclusive по-русски — что должен знать турбизнес» — доклад гендиректора сети отелей «Ателика» Алексея Высоканова сорвал аплодисменты. С непринужденностью практика он поведал про подводные камни этого формата на примере подмосковного

Окончание. Начало на с. 2



отеля «Ателика Липки». Да, гости увлекаются спиртным и даже любят угощать им посторонних. Да, местные жители и просто халявщики норовят пробраться в бассейн и на бесплатный ужин со «шведским столом». Есть и другие забавные эпизоды, но в целом формат выгоден уже потому, что себестоимость одной чашки нату-

На МИТТ 2018 количество участников из Турции побilo все рекорды: представители всех курортных регионов страны, популярные отели, принимающие операторы и авиакомпания Turkish Airlines заняли целых два павильона «Экспоцентра». На входе посетителей встречали монументальные античные колонны, тонны

Корейские медики идут на шаг впереди тех возможностей, которые предоставляются пациентам в нашем отечестве. К примеру, операция по замене суставов производится щадящим методом моделирования на 3Д-принтере индивидуальной, анатомически точной копии сустава, перспектива отторжения которого сводится к нулю.

Ключевые игроки — ANEX Tour, Интурист, TUI, Библио Глобус, TEZ Tour — тоже не поскупились: стенды отличались не только дизайном, но и постоянным «флеш-мобом». Туроператоры устраивали конкурсы с призами для посетителей: условие — выложить в Инстаграм фото с хештегом, содержащим название фирмы. Продвижению бренда в социальных сетях и тонкостям работы с интернет-аудиторией была посвящена часть деловой программы форума. Но практики уже освоили эту науку, не упустив случай использовать возможности многолюдной выставки.

«Шереметьево ВИП» представило сервис премиального уровня. Во время Чемпионата мира по футболу таможенный и пограничный контроль будет организован непосредственно в ВИП-залах. Кроме того, станут доступны бизнес-залы «Кандинский» и «Рублев» на 700 посетителей в новом терминале. Сейчас в аэропорту действуют 4 ВИП и 11 бизнес-залов, которые в 2017 году обслужили свыше 2,3 миллионов пассажиров.

Сочи представил три хита Красной Поляны: Роза Хутор, Газпром и Горки Город. Единым стендом выступил Краснодарский край. По словам директора туркомпании «Ейские курорты» Виктории Сибиной, их основной продукт — семейный отдых — включает оздоровительные программы для детей и взрослых, в этом его конкурентное преимущество перед зарубеж-



рального черного кофе всего восемь (!) рублей, в 15 рублей обходится отелю чашка капучино. Есть смысл применять концепцию «все включено», если отель имеет закрытую территорию, уровень от трех звезд и выше, более 100 номеров и развитую инфраструктуру.

Неожиданный рейтинг «ТОП-20 российских регионов по развитию санаторно-курортного комплекса» представил президент Российского союза туриндустрии Сергей Шпилько. Согласно его

исследованию, лидирует в этом списке Краснодарский край и дальше по убывающей Ставрополье, Крым, Московская область, Башкирия, Санкт-Петербург и Алтай, а замыкают его Самарская и Челябинская области и Пермский край. По доходам первая тройка лидеров та же, но к ним примыкает Алтай. По количеству гостиниц, понятно, лидируют Москва и Санкт-Петербург. По количеству иностранных туристов — далеко впереди Москва. Рейтинг говорит о том, что развитие внутреннего туризма — непаханая целина, где есть место и государственным инициативам, в частности, по льготному налогообложению авиaperевозок в российские регионы.

красочных буклетов, сувениры, за которыми выстроилась очередь, мастер-классы по гончарному ремеслу и каллиграфии, кофе, сладости и музыка, символизирующие, очевидно, негу и роскошь Востока.

Набирающий обороты медицинский туризм представили несколько туроператоров и крупных медицинских центров Южной Кореи с новейшими разработками по косметологии, пластической хирургии и имплантологии.





ным пляжным отдыхом при сопоставимой цене.

Уникальный Севастополь и в целом Крым отметили, что «их предложения — одни из самых привлекательных на российском

рынке». При этом сутки проживания в отеле обойдутся в 2500-3000 рублей, почти как на европейских курортах. Крымчане о ценах говорили неохотно, акцентируя внимание на красотах, климате, достопримечательностях и исторической военно-морской славе региона, новом аэропорте Симферополя и «отличной инфраструктуре, которая проходит реновацию».



Проект «Check-in» представил модную концепцию «капсульного отеля», он претендует стать сетевым в российской столице. Пока таких отелей три: на Рублевском шоссе, на Юго-Западе и в центре Москвы. Жилое пространство устроено по типу купе в поезде или современном самолете. Каждый отсек снабжен удобной постелью, индивидуальным освещением и шторкой, закрывающей от внешнего мира. Прелесть «капсулы» в ее цене — 650 рублей в сутки.

Стенд Абхазии являл собою раблезианский пир с винами, сырами, фруктами и местными деликатесами. Тверь запустила в народ живого козла, который представлял музей имени себя. Доктор исторических наук, специалист по геральдике **Владимир Лавренов** со товарищи решили реабилитировать ужасную репутацию животного, являющегося символом города, и создали музей под лозунгом «козлы всех стран объеди-

няйтесь». Новосибирск представлял «интеллектуальный потенциал региона», в частности, уникальными работами местного мастера, выпускника авиационного вуза **Владимира Анискина**. Миниа-

лекса, турагентство «Пятница» — подарочный набор экологически чистых продуктов Алтая. Экология и природа этого края лежат в основе концепции его туристических продуктов. Из стран СНГ самыми эффективными оказались стенды Узбекистана с традиционной национальной символикой и Казахстана, выполненного в тематике Adventure, с настоящим горным велосипедом и сноубордом на фоне пейзажа Большого Алма-Атинского озера.

Известный узбекский туроператор Marko Polo представил проект «Великий шелковый путь», охватывающий шесть стран Центральной Азии. Предлагаются исключительно индивидуальные туры, которые могут включать, к примеру, познавательный туризм по историческим и архитектурным памятникам Узбекистана и активный отдых в соседнем Кыргызстане с проживанием в настоящей юрте и прочими аутентичными атрибутами путешествия. «Красиво до слез» — так презентовала продукт директор турагентства **Екатерина Зиркина**. Стоимость этой красоты, однако, — от 1200 долларов за десятидневный тур.

АО «Национальная компания «Kazakh Tourism», созданная постановлением Правительства рес-

публики летом прошлого года в ходе выставки подписала меморандум с Федеральным агентством по туризму Министерства культуры РФ (Ростуризм). Он направлен на взаимовыгодное сотрудничество в развитии туризма двух стран, в частности, затрагивает вопросы совместного продвижения трансграничных туров и участие в инвестиционных проектах. Стороны договорились о

взаимодействии в организации форума межрегионального сотрудничества Казахстана и России в г. Петропавловске в 2018 году. Напомним, что о проведении форума было объявлено главами обоих государств в прошлом году в Челябинске. Казахстан, одна из самых посещаемых россиянами стран, решил предложить соседям весь спектр приключенческого туризма: от горных лыж до наблюдения за розовыми фламинго, которые гнездятся там каждый год. Интрига для посетителей стенда заключалась в розыгрыше недельного тура по стране, для чего требовалось опубликовать фото в Инстаграме с хештегом #ЯхочуКазахстан и собрать наибольшее количество лайков.



...Давайте ставить лайки туристической выставке МИТТ за праздник, который каждый год с нами.

Галина ПОНОМАРЕВА

Галина ПОНОМАРЕВА



ИНТЕГРАЦИЯ

Росавиация выдаст Аэрофлоту и EgyptAir разрешение на полеты в АРЕ в начале апреля

«Обсуждается, что Аэрофлот и EgyptAir заключат соглашения в конце марта — начале апреля, как утверждают представители компаний. После чего Росавиация выдаст техническое разрешение», — заявил министр транспорта Максим Соколов журналистам в Ярославле. Он отметил, что обсуждать открытие чартеров в Хургаду и Шарм-эль-Шейх пока преждевременно. «Этот вопрос будет решаться после того, как будет открыто авиасообщение между столицами», — сказал министр. Ранее египетские СМИ со ссылкой на главу EgyptAir Сафуата Муслима сообщили, что египетский перевозчик намерен возобновить полеты в Москву до конца апреля.

Lufthansa Technik AG разрабатывает новую систему управления техническим обслуживанием

Клиенты Lufthansa Technik теперь могут воспользоваться новым консалтинговым продуктом — Майнтвайз (Maintwise), подразумевающим индивидуальное обслуживание и консультации специалистами Lufthansa Technik эксплуатантов ВС. Специалисты Lufthansa Technik вместе с сотрудниками плановых отделов и инженерами заказчика разрабатывают концепцию, которая оптимально согласует расписание рейсов с программой ТО. В зависимости от целей заказчика на передний план выступает эксплуатационная готовность ВС или снижение расходов на техническое обслуживание. Новая концепция управления ТО была представлена на выставке MRO Russia & CIS в Москве.

«Уральские авиалинии» получили допуск на выполнение регулярных рейсов в Бахрейн

«Межправительственная комиссия выдала авиакомпании допуск на выполнение рейсов в Бахрейн семь раз в неделю по маршруту Екатеринбург — Манама. Получение допуска — отправная точка для развития того или иного направления. У авиакомпании есть стратегический план развития, которым обусловлено получение данного допуска, но говорить о каких-то конкретных сроках и периодах выполнения рейсов в Бахрейн пока преждевременно», — сообщили в пресс-службе авиакомпании. Ранее авиакомпании «Уральские авиалинии» выдали допуск на полеты в Италию по трем направлениям: Екатеринбург — Венеция, Екатеринбург — Верона и Екатеринбург — Болонья.

Turkish Airlines прекращает регулярные полеты между Стамбулом и Ставрополем

Авиакомпания Turkish Airlines вынуждена прекратить регулярные рейсы из Стамбула в Ставрополь из-за низкой загруженности направления и конкуренции с крупными аэропортами Юга России, сообщил на заседании краевого Думы гендиректор АО «Международный аэропорт Ставрополь» Николай Апальков: «В августе 2017 года к нам приезжал вице-президент авиакомпании, все посмотрел, после уехал в Минеральные Воды, Краснодар и Ростов-на-Дону. В итоге мы получили сообщение о прекращении с 15 марта полетов». С учетом планов по открытию новых направлений, думаю, отмены этих рейсов мы даже не почувствуем, — отметил зампред правительства края Роман Петрашов.

Аэропорт Махачкалы намерен запустить авиарейсы в Грузию, Азербайджан и Китай

Руководство международного аэропорта Махачкалы проводит переговоры с несколькими перевозчиками для налаживания регулярных авиарейсов в Азербайджан, Грузию и Киргизию. Как сообщили в пресс-службе аэропорта, в частности ведутся переговоры для запуска авиасообщения Махачкала — Тегеран — Махачкала. «Мы планируем связать по воздуху нашу республику с Азербайджаном, Грузией, Киргизией, где традиционно проживают диаспоры дагестанских народов и соседних республик, и где есть заинтересованность в деловых контактах и экономических взаимоотношениях с Дагестаном», — отметил гендиректор предприятия Арсен Пирмагомедов.

Москва и Аддис-Абеба договорились открыть двустороннее прямое авиационное сообщение

Эфиопия рассчитывает, что визит в эту страну главы МИД РФ Сергея Лаврова выведет двусторонние отношения на новый уровень, в частности стороны договорились о сотрудничестве в сфере мирного атома и открытии прямого авиасообщения. Об этом заявил министр иностранных дел Эфиопии Воркнех Гебейеху по итогам переговоров с российским коллегой. «Мы рассчитываем, что прямое ежедневное авиасообщение поможет укреплять связи между людьми, а также даст импульс экономическому сотрудничеству, — рассказал Гебейеху. — Думаю, этот визит выведет отношения на новый уровень. Россия всегда выступает за поддержание мира и безопасности в регионе».

Авиакомпания «Победа» получила разрешение на рейсы из Москвы — в Берлин, Бордо и Варну

Авиакомпания «Победа» получила допуски к регулярным международным рейсам из Москвы в Берлин и Варну. Об этом говорится в материалах Росавиации по итогам заседания межведомственной комиссии (МВК) при Минтрансе России. По обоим направлениям авиаперевозчик сможет летать до семи раз в неделю. «Победе» также удалось согласовать чартерную программу из Москвы в Бордо с 1 апреля по 27 октября (всего 40 рейсов по два раза в неделю). Кроме того, российской малобюджетной авиакомпании выдано разрешение открыть полеты по маршрутам Краснодар — Тбилиси и Ростов-на-Дону — Батуми, в обоих случаях до трех раз в неделю.

Utair и авиакомпания Somon Air договорились о заключении интерлайн-соглашения и кодшеринге

Utair и авиакомпания Somon Air договорились совместно доставлять пассажиров на своих рейсах. Пассажиры Utair смогут покупать билеты в Душанбе, Куляб, Худжанд и другие города через Москву (Внуково), Екатеринбург, Иркутск, Казань, Краснодар, Красноярск, Новосибирск, Санкт-Петербург и Сочи. «Кодшеринговые и интерлайн-партнерства помогают Utair открыть для пассажиров больше возможностей для путешествий и деловых поездок. У Utair действуют соглашения с авиакомпаниями Air Baltic, Belavia, Fly One, Georgian Airways, SCAT, Turkish Airlines — их число постоянно увеличивается. При покупке билетов на рейсы партнеров можно заработать двойные мили.



Со следующего года санитарная авиация начнет работать во всех регионах страны

Сейчас вертолеты санавиации Ми-8 есть в 34 российских регионах. Они появились в прошлом году после старта приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации». По планам Минздрава, ВС будут готовы к полету не позже чем через час после вызова в теплое время года и через два — в холода. В будущем в ведомстве предполагают сократить этот показатель до 15 минут. Между тем, руководитель Лиги защитников прав пациентов Александр Саверский отмечает, что лучше увеличить количество ФАПов (фельдшерско-акушерские пункты), чтобы в 200 км от каждого труднодоступного места находились автомобили скорой помощи. «Это как минимум дешевле».

Airbus Helicopters заключила рекордные контракты на выставке Heli-Expo в Лас Вегасе

В рамках выставки Heli-Expo 2018 в Лас-Вегасе компания Airbus Helicopters получила заказы на более чем 50 различных вертолетов от клиентов по всему миру. Главным событием выставки стало получение стартового заказа на вертолет нового поколения H160. Кроме того, компания подписала твердые контракты на вертолеты семейства H145 и H125, что в очередной раз доказало их популярность у клиентов. На Heli-Expo 2018 компания Airbus объявила о планах по созданию регионального учебного центра в Гранд-Прери на северо-западе штата Техас. Центр будет оборудован полнопилотажными тренажерами для вертолетов H145, H175 и, в дальнейшем, для H160.

«Вертолеты России» поставят 31 вертолет по контракту с ГТЛК в I полугодии 2018 года

Об этом сообщил журналистам генеральный директор холдинга Андрей Богинский в ходе рабочей поездки в Казань. «Мы продолжаем программу поставки вертолетов для медицинской эвакуации. В прошлом году мы поставили 21 вертолет нашему заказчику - ГТЛК, из них было шесть «Ансатов»... Наша задача - 31 вертолет передать в первом полугодии текущего года», — сказал он. «Ансат» — легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет с гидромеханической системой управления, который собирают на Казанском вертолетном заводе (входит в холдинг «Вертолеты России»). В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета в санитарном варианте.

Читинский авиаремонтный завод начнет ремонт боевых вертолетов Ми-35 с 2019 года

В 2018 году Читинский авиаремонтный завод «Вертолетов России» поставит заказчикам 16 военных вертолетов Ми-8 и Ми-24, сообщили в пресс-службе холдинга. Одновременно на предприятии ведется подготовка к освоению ремонта боевых вертолетов Ми-35, которые начнут поступать на завод с 2019 года. «В настоящее время холдинг разрабатывает комплексный проект по развитию авиационных ремонтных заводов. В этой связи 810-й АРЗ будет играть одну из главных ролей в создании надежной инфраструктуры по ремонту широкой линейки продукции холдинга в Сибири и на Дальнем Востоке», — заявил глава холдинга Андрей Богинский.

Начато производство второй партии вертолетов Ми-28УБ для нужд Министерства обороны России

Сборка ведется на предприятии «Роствертол», машины из этой партии будут переданы заказчику до конца года, сообщает пресс-служба Минобороны РФ. Первая партия Ми-28УБ была поставлена Минобороны России в конце 2017 года. В настоящее время «Роствертол» также ведет производство первой партии модернизированных «Ночных охотников» — Ми-28НМ. Главная особенность Ми-28УБ — двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. За счет этого достигается возможность обучения военных летчиков, которым необходима практика налета на «Ночных охотниках».

МЧС Татарстана объявило о намерении купить многоцелевой вертолёт с медицинским модулем

Главное управление по делам гражданской обороны, ЧС и ликвидации последствий стихийных бедствий по Татарии объявило два тендера. В рамках одного из них будет закуплен многоцелевой транспортный вертолёт Ми-8МТВ-1, а на втором приобретут медицинский модуль для него. Общая сумма лота составит более 380 миллионов рублей. На оба лота будут задействованы средства из федерального бюджета, закреплённые в нём в рамках государственного оборонного заказа. Победители обоих тендеров должны будут доставить лоты в Санкт-Петербург в ФГБУ «Авиационно-спасательный центр (Северо-Западного регионального центра МЧС России)».

Индийские власти ведут переговоры о закупке вертолётов Ми-17 для военно-морских сил

Российско-индийское военно-техническое сотрудничество развивается, идут переговоры по вертолётам Ми-17 для военно-морских сил республики, заявил помощник президента РФ по ВТС Владимир Кожин. При этом он отметил, что, несмотря на усилившуюся активность в Индии США и Израйля, ничего отрицательного в ВТС Москвы и Дели не произошло. Он также отметил, что в прошлом году «закончены все формальности по большому проекту — совместному производству вертолётов Ка-226». «Индия наш крупнейший, привилегированный партнёр. Это — единственная страна, с которой подписан план стратегического сотрудничества в области ВТС до 2020 год, — заявил Кожин.

Около 17 миллиардов рублей будет вложено в создание вертолетного комплекса в Батайске

«Предусмотрены три очереди. Полностью проект – это летно-испытательная станция, окончательная сборка и учебный центр – по плану должны быть завершены не позднее 2024 года, сама летно-испытательная станция — это 2021-2022 годы. Общий объем инвестиций — более 17 млрд рублей», — сообщил журналистам в среду гендиректор АО «Вертолеты России» Андрей Богинский. В рамках проекта планируется перенести агрегатно-сборочное производство «Роствертола», цех окончательной сборки и производственно-логистический комплекс, будут развернуты центр поддержки и эксплуатации вертолетной техники и авиационный учебный центр.

Мы слышим вас, Маэстро!

Герой России генерал-лейтенант Николай Гаврилов освоил высоты пилотирования вертолёт в Чечне и в Антарктике

Николай Фёдорович вспоминает, что, оглядев перед вылетом аэродром, увидел на лётном поле только российские самолеты, созданные ещё во времена СССР: Ту-154М, на котором прибыли российские участники экспедиции, Ил-76 (на нём прибыли участники из республики Беларусь) и Ан-74, принадлежащий «Газпрому». Помимо них на поле находились два вертолёт Ми-8. Командиром экипажа Ту-154М был заместитель Начальника авиации ФСБ по лётной работе Андрей Соболев. Все названные воздушные суда принадлежали авиации ФСБ. Ни «Боингов», ни «Эрбасов» на аэродроме не было. Только российская техника была способна работать в сложнейших условиях.

Совершить посадку на Южный полюс — это и означать быть Маэстро. В ходе перелёта его участников подстерегало множество опасностей в виде различных нештатных ситуаций. Одна из них — обледенение входного направляющего аппарата (ВНА) двигателя. Вертолёт начал терять скорость. Экипаж Ми-8 видел то же самое, что и пилоты рокового рейса Домодедово-Орск — указатели скорости показывали ноль. Ан-148 врубился в землю после того, как пилоты пытались разогнать самолёт, для чего, вероятно, и ввели его в пики. Экипаж вертолёт Ми-8 был более опытным и определил скорость по дублирующим приборам, даже несмотря на то, что вертолёт обледенел полностью. Полёт был продолжен на скорости 120 километров в час, которая в сложившейся ситуации оказалась наиболее выгодной.

Николай Гаврилов напомнил также о том, что Южный океан, омывающий Антарктиду, недавно получил название 5-го Океана. Изначально считалось, что на Земле всего 4 океана (Индийский, Тихий, Атлантический, Северный Ледовитый), а 5-й — это воздушный. Но тот океан, который омывает Антарктиду, был выделен географами. Официально название «Южный океан» не введено, но лётчики и моряки используют его по отношению ко всем морям, которыми омывается Антарктида.

В воздухе над этим океаном постоянно присутствуют водяные пары высокой концентрации вместе с морской солью. Когда светит солнце, концентрированные водяные пары и создают эффект цветных облаков. Температура за бортом составляла 25 градусов ниже нуля. Всё это и вызвало интенсивнейшее обледенение. Экипаж Николая Гаврилова вынужден был войти в эти облака, когда до английской полярной станции — конечной точки полёта, оставалось 100 километров.

Посадку для приземления пилоты искали над айсбергами, но ни одного, подходящего для посадки, не оказалось. Участникам перелёта предстояло преодолеть ещё один горный хребет, и поэтому снова набрали высоту. В это время и произошло обледенение ВНА, что является, безусловно, катастрофической ситуацией. Если лёд продолжит нарастать, двигатель остановится, так как в него не будет поступать воздух. Если лёд сорвётся, он может перебить лопатки компрессора. Двигатель в лучшем случае просто остановится, а в худшем и загореться может.

Но, к счастью, лёд перестал нарастать и не сорвался с ВНА, и в этот момент участники перелёта приземлились. Посадка была произведена в нужное время — ни

раньше, ни позже она была бы невозможна. Систему обогрева ВНА двигатель вертолёт Ми-8 имеет и работала она исправно, но в условиях прошедшего перелёта она не справилась. Именно этот перелёт и стал предпосылкой для доработки двигателя под антарктические условия.



Полёт над горами проходил на высоте более 4000 метров, а в облака вертолёт вошёл на высоте 4700 метров. До высоты 100 метров вертолёт снижался с вертикальной скоростью от 8 до 10 метров в секунду, т.е. практически падал камнем. Была и угроза столкнуться с двумя вертолётами в облаках, так как шли плотным строем. Этого не произошло, благодаря наличию оборудования АЗН-В. С помощью этой системы экипажи разных вертолётов контролировали друг друга как по высоте, так и по дистанции сближения между собой.

Была и опасность столкнуться с горой, но экипаж принял решение изменить курс на 90 градусов и уйти в сторону океана, чтобы глассида снижения не пересекала земную поверхность. Над океаном вертолёт и снижался с 4700 до 100 метров. В этом месте температура воздуха была уже плюсовой, благодаря чему лёд с лопастей несущего винта облетел. Но с двигателя он так и не сорвался, хотя и больше не наращивался. Вертолёт благополучно произвёл посадку на английской полярной станции Ротэри. Там двое суток пришлось ждать лётной погоды, чтобы совершить перелёт до станции Патриот Хиллс.

Протяжённость маршрута составила 1600 километров. Прежде вертолёты Ми-8 на такие расстояния и вовсе никогда не летали, и впервые преодолели его не где-нибудь, а в Антарктиде! Первые 3 часа полётов прошли над водой, остальные — над горами и высоким плоскогорьем. Погода была непрогнозируема, но экипаж справился с обледенением и смог осуществить полёт по приборам.

Места предварительного старта для полёта на Южный полюс участники перелёта достигли уже вместе с пассажирами, которые должны были прилететь на Патриот Хиллс на самолёте Ан-74. Этот самолёт должен был прилететь раньше экипажа Гаврилова и сбросить имущество для полевого лагеря,

чего не удалось сделать. В спальных мешках трое суток пришлось ждать главных пассажиров, каковыми были заместитель председателя Госдумы Артур Чилингаров, директор ФСБ России Николай Патрушев, первый заместитель директора ФСБ — руководитель Погранслужбы ФСБ России Владимир Проничев и руководитель Росгидромета Александр Бедрицкий. Они прибыли из Чили 6 января на самолёте Ан-74. К этому времени экипажи вертолётов уже были готовы к выполнению полёта на Южный полюс, расстояние до которого составило 1100 километров.

Так как американская сторона не обещала обеспечить экспедицию топливом, участники позаботились о его наличии сами и выбрали площадку, где заранее были заготовлены бочки с авиационным керосином. Эта площадка находилась на точке Тиль — на середине пути к Южному полюсу. Так как производить заправку пришлось вручную, продолжительность полёта в обе стороны увеличилась на 2 часа. Столько же времени заняло и пребывание на самом Южном полюсе.

Николай Гаврилов вспоминает, что Артур Чилингаров тогда сказал ему: «Сколько бы я ни летал по этому маршруту, ни разу не обходилось без приключений, а с тобой впервые дело обошлось без них». Об эпизоде с обледенением Чилингаров не знал, но если бы стал свидетелем, несомненно, высоко оценил бы мастерство экипажа.

Не обошлось без приключений и на обратном пути. На последнем отрезке перелёта вертолёт попал во встречный ураганный ветер, который сбил скорость до 20 (!!!) километров в час. Это произошло, когда до места посадки оставалось лететь всего полчаса! Было невозможно ни вернуться назад, ни уйти вправо или влево. Топлива хватало именно на оставшиеся 30 минут пути.

Как вспоминал Николай Фёдорович, он впервые для себя признал, что попал в безвыходную ситуацию (ничего подобного прежде с ним не случилось). Он начал моделировать возможные варианты дальнейшего развития событий, например, что будет происходить при выключении двигателей и перехода несущего винта на самовращение. Гаврилов решил спросить прощения у всех членов своего экипажа и даже дать возможность проклинать его. Он начал набирать высоту: полёт проходил на высоте 100 метров и при переходе на самовращение мог быть выигрыш времени.

И неожиданно произошло чудо: после набора высоты 3000 метров ветер стих, а на 4000 метрах его и вовсе не было. Таковы географические особенности места вблизи побережья Чили — на высоте 100 метров дует ураганный ветер, а на 4000 метрах его вовсе нет. В России же на высотах от

6000 метров и более преобладают западные ветры. Андрей Соболев вспоминал, как попал в попутный ветер в ходе полёта из Новосибирска в Москву. Мы знаем особенности атмосферы Северного полушария, но не знаем особенности течений Южного. Возможно, не случайно пролив Дрейка и мыс Горн считаются самими страшными местами на Земле. Эффект сочетания вод трёх холодных океанов (прежде считалось, что двух) — предмет изучения для учёных.

Эта экспедиция заняла особое место в отечественной истории вообще, а также в истории покорения Антарктиды и в истории отечественной авиации, в частности. Впервые военные и гражданские специалисты работали бок о бок, и не случайно, что после завершения экспедиции Президент России Владимир Путин впервые обратился с приветствиями и поздравлениями к участникам напрямую. Он отметил, что российские лётчики и российские вертолёты — лучшие в мире. Ми-8 впервые в истории совершили посадку на Южном полюсе.

В ходе экспедиции произошёл необычный эпизод, подчёркивающий статус России как великой авиационной державы. При подходе к американской станции Амундсен-Скотт экипаж услышал позывные на русском языке. Он запросил посадку, от чего американцы были в шоке — россияне никогда прежде не решались прилетать на эту станцию. Там работал всего один самолёт, который вывозил различные отходы с Антарктиды.

Николай Гаврилов вручил библиотеке и музею Антуана де Сент-Экзюпери памятную медаль в честь 53-й Высокоширотной воздушной экспедиции. Её итоги, несомненно, стали показателем сильных позиций России с точки зрения постройки воздушных судов для Полярной авиации. Сегодня стоит задача этих позиций не утратить. Воздушные суда, для Полярной авиации есть и будут. Главное — воспитать пилотов, носящих звание Маэстро. В этом состоит главная задача, которую, в частности, решают Мстислав Листов и Николай Гаврилов.

Полина КАРЛОВА

P.S. Культурная программа была также посвящена Полярной авиации. Певица Елена Седова, в недавнем прошлом стюардесса, исполнила «Песенку полярных лётчиков» учёного и барда Александра Городницкого, которого в нынешнем году будем чествовать с 85-летием. Пьющий пилот Аэрофлота, бард Евгений Бобков напомнил «Песенку о полярной авиации» Александра Гейнца и Сергея Данилова, написанную ими в аэропорту Анадырь. Им же было исполнено посвящение самолёту Ан-12, который, как известно, наряду с Ил-18 стал одним из первых воздушных судов, совершивших перелёт в Антарктиду.



Окончание. Начало на с. 2

А в этом и состоят вопиющие факты, на которые комиссия обратила пристальное внимание. Из 82 сотрудников, в число которых входят пилоты, командиры воздушных судов, бортинженеры, 22 просто не имели никакого права приближаться к самолетам. Их летные свидетельства были просрочены, причем у многих на несколько лет. Восемь командиров воздушных судов не продлевали свои лицензии с 2014 года, аналогичное состояние дел имело место у четырёх вторых пилотов и 10 бортинженеров. И дело далеко не только в этом.

Они своим подчиненным «инспекторам» запросто могут сказать: вы ничего не видели и ничего не слышали. Значит, нарушения будут продолжаться и по рабочему времени, и по времени отдыха экипажей между полетами.

Если раньше, во времена СССР, за такие нарушения инспекция наказывала как летчиков, так и руководство компании, то сейчас могут наказать командира только если он кому-то из руководства компании неудобен. А кто числится в «отличниках», тому скажут, что все нормально, и он продолжит работать по-прежнему.



Полёт обречённых

Росавиация признала АК «Саратовские авиалинии» небезопасной. Но право летать почему-то оставила



Комиссия также выявила факты нарушения санитарных норм. Смена пилота не может продолжаться больше 12 часов, но у сотрудников авиакомпании она могла достигать 22 часов. Если учесть, что «Саратовские авиалинии» специализируются на коротких межрегиональных маршрутах, нетрудно себе представить, какая нагрузка ложится на пилотов. Почти как на военных лётчиков в ходе напряжённых боёв.

Кроме того, согласно нормативам, если в смену пилоту приходится выполнять несколько рейсов, то ему необходимо проходить медицинское освидетельствование не реже, чем раз в 6 часов. Члены экипажей «Саратовских авиалиний» могли летать и вовсе без дополнительных осмотров. В табель учета рабочего времени не включались и часы, отведенные на подготовку воздушных судов к полетам. Так сэкономили деньги — людям попросту недоплачивали. Проблемы возникали и с оплатой отпусков пилотов. И эти факты благополучно соседствуют с удовлетворительными финансовыми показателями.

По словам пилота одной из ведущих авиакомпаний — летчика с 45-летним стажем Владимира Сальникова, существует 139-й приказ Минтранса об установлении полетных смен и регламентации рабочего времени летного состава. Все авиакомпании — региональные они, или центральные — обязаны действовать в рамках этого документа, то есть, составлять график полетов таким образом, чтобы у летчиков было время для отдыха. Но сегодня отсутствует отраслевая инспекция, которая могла бы за это следить.

Во времена СССР существовала инспекция Министерства гражданской авиации, которая регулярно проводила независимые проверки. Сейчас все эти инспекции проводятся внутри своей авиакомпании ее собственной инспекцией. И если такая инспекция найдет какие-то нарушения, то докладывает летному директору и гендиректору.

Окончание. Начало на с. 2

Разумеется, вопросы вызвал и уровень подготовки пилотов. Известно, что второй пилот разбившегося самолёта Сергей Гамбарян обучался лётному делу в центре «ЧелАвиа». Но этот центр специализируется на первоначальном обучении. Где и каким образом Сергей Гамбарян повышал свою квалификацию и каков его реальный налёт — неизвестно. Про командира экипажа Валерия Губанова известно, что он изначально был военным лётчиком. Но будем справедливы и не станем осуждать экипаж. Едва ли стоит сомневаться в том, что они опытные и добросовестные пилоты. И недостаток квалификации — это не их вина, а их беда.

Да и не только их — сложившаяся в советские годы схема подготовки пилотов магистральных воздушных судов сегодня сломана. Карьера пилотов в те годы представляла собой лестницу, где невозможно было пропустить ни одной ступени. Точкой отсчёта долгое время был У-2 (По-2), затем Як-12, Як-18, Ан-2. Следующий уровень представлял собой такие самолёты, как Як-40 и Ан-24 (а также Ил-14 и Ли-2, пока таковые эксплуатировались).

Катастрофы по причине человеческого фактора, конечно, случались и во времена СССР, но невозможно назвать случай, когда кого-либо можно было упрекнуть в слабой профессиональной подготовке. А в нынешнем веке мы уже имеем вторую катастрофу, когда при расследовании заходит речь о недостатке подготовки экипажа. Аналогичный факт выявился при расследовании катастрофы самолёта Боинг-737-500 в Казани в 2013 году. Пилоты не были обучены процедуре ухода на второй круг, и катастрофа произошла именно после её выполнения.

Владелец авиакомпании «Саратовские авиалинии» Аркадий Евстафьев к авиации никогда отношения не имел. В 90-х годах он слыл предпринимателем и был вхож в разные высокие кабинеты. Именно Евстафьев сопровождал Анатолия Чубайса, когда тот в 1996 году выносил из Белого Дома пресловутую «коробку из под ксерок-

са» (битком набитую валютой для финансирования предвыборного штаба Ельцина). В те годы Аркадий Евстафьев был советником и пресс-секретарем Чубайса. До этого он учился в Высшей школе КГБ СССР, в Академии МИД, и уже после «дела о коробке» занялся бизнесом и политикой. Евстафьев также пытался стать депутатом, но это ему не удалось.

С последнего значимого поста — генерального директора компании «Мосэнерго» — он уволился после скандала. В 2005 году после крупнейшей аварии на электросетях столицы, когда многие дома остались без света и не работали многие линии метро, президент Владимир Путин обвинил руководство компании в «цинизме и очевидной профессиональной непригодности». Аркадий Вячеславович предпочел не дожидаться оргвыводов.

Зная об этих деталях, трудно удивляться тому, что произошло в компании, которой он владеет, а именно, что на создающие угрозу безопасности полётов нарушения здесь предпочитали закрывать глаза.

Одна из претензий регулятора состояла также в необеспечении резервирования воздушных судов. В выводах комиссии говорится о рекомендации ввести в действие сертификата эксплуатанта соответствующие ограничения. Отчёт об устранении выявленных нарушений должен быть представлен ещё 11 января. До трагедии оставался ровно месяц...

Впрочем, она не прошла бесследно. По результатам масштабной проверки в отрасли почти 70 российских пилотов могут лишиться лицензии или будут направлены на переподготовку. В настоящее время авиационные службы решают дальнейшую судьбу обладателей сертификатов, выданных с нарушениями и признанных недействительными. Непонятно только, почему об этом вспомнили лишь после того, как самолёт упал.

В ходе разбирательств с пристрастием выяснилась также еще одна парадоксальная деталь: у второго пилота разбившегося Ан-

148 дата выдачи сертификата — на день раньше даты получения им диплома Южно-Уральского государственного университета в Челябинске, который, собственно, и является основанием для допуска на курсы переподготовки Росавиации. Как в песне Александра Галича — «Шиворот-навыворот, набекрень». И это, на наш взгляд, уже не просто ведомственное разгильдяйство, а настоящая уголовщина!

Начальник Управления инспекции по безопасности полётов Росавиации Сергей Мастеров экстренно шлёт российским авиакомпаниям рекомендации, в которых основной упор сделан на инструктаж личного состава. Мастеров стремится добиться, чтобы пилотам по всей стране организовали дополнительные занятия. Им нужно будет отработать действия по подготовке к взлету и, разумеется, приучиться не забывать включать обогрев трубок Пито. Отдельно Росавиация советует обратить внимание пилотов на отработку аварийных ситуаций при отказах оборудования (в том числе ПВД). Авиакомпаниям, по мнению Росавиации, тоже предстоит аудит безопасности полетов. Необходимо проверить, насколько хорошо авиакомпания контролирует действия своих пилотов при взлете и наборе высоты.

Все названные меры, несомненно, продиктованы здравым смыслом. Но, между тем, проблема соблюдения санитарных норм продолжает оставаться острой. Упомянутый выше Приказ Минтранса № 139 был издан ещё в 2005 году и претерпевал ряд изменений, последнее из которых было внесено в 2010 году. 7 июля 2011 года был издан Приказ Минтранса № 181 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха специалистов по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации». В этом документе говорится: «Нормальная продолжительность рабочего времени работников не может превышать 40 часов в неделю».

В Приказе № 139 говорится о 36 часах, когда речь заходит о пилотах, а норма в 40 часов определена для бортпроводников. В документе от 2011 года эта разница не подчёркнута. Кроме того, в Приказе № 139 сказано, что «Член летного экипажа имеет право отказаться от дальнейшего выполнения трудовых обязанностей, когда он настолько утомлен, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полета, в порядке, установленном в РПП». Приказ № 181 этого пункта уже не содержит. Если само Министерство транспорта увеличивает норму рабочего времени для пилотов, едва ли стоит удивляться, если на такую же меру пойдёт руководство авиакомпании.

В этом дело или нет — скажут эксперты. Но у любого из нас может возникнуть вопрос: почему вдруг пилоты забыли включить (прописанный в полетной инструкции отдельным пунктом!) обогрев трубок Пито, в то время как прежде об этом они никогда не забывали?

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Росавиация предложит меры защиты аэропортов от несанкционированных полетов беспилотников

Как рассказал глава Росавиации Александр Нерадько, агентство разработало меры для принудительного приземления беспилотных летальных аппаратов (БПЛА), проникших в контролируемые зоны аэродромов. «Этими функциями, возможно, будут наделены специальные службы аэропортов. Необходимое оборудование может быть расставлено вдоль периметра объекта. БПЛА могут принудительно посадить либо вернуть в точку вылета», — пояснил глава ФАВТ. Сейчас на аэродромах РФ нет специальных подразделений для защиты от несанкционированных полетов дронов. Такие задачи сейчас относятся к компетенции органов УВД и Росавиации.

Немецкий автомобильный концерн Porsche может начать производство воздушного такси

Об этом в интервью Automobiliwoche рассказал директор компании по продажам Детлев фон Платен. По информации Automobiliwoche, уже в ближайшее время автоконцерн может представить эскизы нового транспортного средства. Речь может идти о дронах, которыми пассажиры смогут управлять самостоятельно. «Автомобилем Porsche вы управляете сами. То же самое может быть и в случае с дроном, но без необходимости получать лицензию пилота, поскольку устройство может многое делать самостоятельно», — отметил топ-менеджер концерна. Он также не исключил, что такие воздушные такси можно будет использовать, в том числе, в густонаселенных районах.

Сергей Шойгу призвал военных и гражданских ученых разрабатывать роботов и беспилотники

Военные и гражданские ученые должны объединить усилия для разработки технологий искусственного интеллекта, развитие которых необходимо для парирования возможных угроз в области технологической и экономической безопасности России, говорится в приветственном слове министра обороны РФ участникам первой конференции «Искусственный интеллект: проблемы и пути решения». Конференция организована по инициативе РАН и Минобрнауки и науки. Военным и гражданским ученым предстоит выработать предложения организационного характера, направленные на совместную работу научного сообщества, государства и предприятий промышленности.

Оператор мобильной связи Vodafone протестирует систему контроля за дронами

Компания Vodafone протестирует первую в мире систему контроля воздушного движения дронов. Оператор будет сотрудничать с EASA при тестировании в Германии и Испании. Предварительные испытания в прошлом году в Севилье показали, что 4G-сеть Vodafone может использоваться для контроля двухкилограммового беспилотника. Уже в 2019 году Vodafone планирует запустить систему отслеживания и обеспечения безопасности БПЛА для коммерческого применения. По оценке немецкой страховой компании Allianz, к 2020 году мировой рынок беспилотников достигнет 4,7 млн единиц, а рынок их коммерческого использования вырастет до \$127 миллиардов.

«Алмаз-Антей» создал многозарядные дробовики для беспилотников — истребителей иных дронов

«На сегодняшний день оптимальным способом противодействия таким объектам, с нашей точки зрения, является применение БЛА-истребителей с использованием в них в качестве оружия даже не мини-ракет и пушек, а обычных дробовиков», — рассказал генеральный конструктор концерна Павел Созинов. — В ближайшей перспективе мы предложим военным подумать над войсковой эксплуатацией нашей разработки». По его мнению, такой способ поражения большого количества малых БЛА был придуман для того, чтобы не тратить дорогостоящие зенитные ракеты для уничтожения дешевых летательных аппаратов, коими являются мини- и микро-беспилотники.

Boeing приступил к испытаниям перспективного палубного беспилотного аппарата — заправщика

Разработка БПЛА ведется в интересах ВМС США по проекту MQ-25 Stingray. Об этом изданию Aviation Week заявил руководитель проекта в подразделении Phantom Works Дон Гэддис. По его словам, в настоящее время испытания проходит прототип беспилотника, обозначаемый T-1. Проверки проводятся на аэродроме Boeing в Сент-Луисе в Миссури. С 2026 года ВМС США планируют принять на вооружение 72 палубных беспилотника MQ-25A. Предполагается, что после поступления на флот MQ-25A в составе авиагрупп авианосцев освободят палубные истребители F/A-18E/F Super Hornet от выполнения задач по дозаправке других боевых самолетов в воздухе.

В Новой Зеландии тестируют первое в мире беспилотное летающее такси Zephyr Airworks

Первое в мире беспилотное летающее такси тестируется в городе Крайстчерч на Южном острове Новой Зеландии, сообщает газета New Zealand Herald. По данным издания, беспилотное летающее такси получило название Coq. Транспортное средство может взлетать и приземляться вертикально, как вертолет, и лететь, как самолет. Разработка проекта длилась в течение восьми лет. Компания Zephyr Airworks, разрабатывающая проект, планирует выпустить такси на рынок в течение шести лет. По данным издания, такси работает на электрическом двигателе и поэтому безопасно для окружающей среды. Как сообщает газета, прототип такси способен перевозить двух человек.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Центр «Антистихия» отметил снижение числа погибших в авиакатастрофах в России
Число погибших в авиационных катастрофах на территории РФ в 2017 году уменьшилось по сравнению с предыдущим годом почти на 80 процентов, а пострадавших в них — на 74 процента, сообщает Центр «Антистихия».

«Количество погибших в авиакатастрофах за 11 месяцев 2017 года составило 34 человека и уменьшилось на 76,71 процента по сравнению с аналогичным периодом 2016 года (146 человек) и ниже уровня среднемоглетних значений на 73,64 процента (129 человек)», — говорится в отчете Центра. Число пострадавших в результате авиакатастроф за этот период снизилось на 74 процента (соответственно, 43 и 166 человек в 2017 и 2016 году). Среднемоглетний показатель при этом уменьшился на 57 процентов (100 человек). Самая высокая аварийность в 2017 году была у самолетов X-32 «Бекас», Як-52 и Ан-2, а также у вертолетов Ми-2, Robinson R44, Bell-407 и 206, Eurocopter 120.

Почти 70 пилотов лишатся лицензий по итогам проверки после катастрофы Ан-148
«В ходе проверки, проведенной компетентными органами, выяснилось, что несколько десятков — почти 70 сертификатов пилотов выданы с нарушениями и признаны недействительными», — рассказал один из проверяющих.

Он пояснил, что данные сертификаты являются лицензией для допуска к полетам на коммерческих авиарейсах, и они выдаются лицам с соответствующим дипломом после прохождения соответствующей переподготовки. «Оказалось, в частности, что у второго пилота, разбившегося на Ан-148 «Саратовских авиалиний», дата выдачи сертификата раньше на день даты получения диплома Южно-Уральского госуниверситета в Челябинске, который является основанием для допуска на курсы переподготовки Росавиации», — отметил источник. В настоящее время авиационные службы решают дальнейшую судьбу обладателей сертификатов, выданных с нарушениями и признанных недействительными.

СК проводит проверку инцидента с самолетом Cessna в аэропорту Казани
Приволжское следственное управление на транспорте СК РФ проводит проверку по факту аварийной посадки самолета Cessna 750 в аэропорту Казани. Об этом сообщили в пресс-службе Приволжского СУ на транспорте СКР.

«28 февраля т.г. в 16 часов 34 минуты по московскому времени в международном аэропорту города Казань произвел посадку чартерный борт из Барселоны. При приземлении у самолёта повредилось шасси, и он выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. На борту воздушного судна находилось 3 пассажира и 3 члена экипажа. Никто из них не пострадал. На место происшествия выехали следователи Приволжского следственного управления на транспорте СК РФ. Проводится проверка», — говорится в сообщении. Следователи проверяют несколько версий, среди которых техническая неисправность самолёта, ошибка пилотаи и ненадлежащая подготовка воздушного судна к полету.

Аэрофлот усилит ответственность за самовольное открытие аварийных выходов
Авиакомпания напоминает, что открытие аварийных выходов предусмотрено лишь в чрезвычайных обстоятельствах, угрожающих жизни и здоровью находящихся в салоне пассажиров. Такие действия возможны только по команде экипажа.

В случае самовольного открытия выходов и игнорирования требований экипажа нарушители будут привлекаться к административной или уголовной ответственности в соответствии с действующим законодательством. С нарушителей будет взыскана компенсация ущерба в результате повреждения воздушного судна и/или задержки рейса. Компания напоминает, что места у аварийных выходов разрешено занимать только тем пассажирам, психическое и/или физическое состояние которых позволяет быстро понять указание экипажа и/или выполнить необходимые действия в случае экстренной эвакуации. Соблюдение этого требования будет тщательно контролироваться компанией.

У трагедии в Сирии появилась версия, подтверждающая ее технический характер
У участников расследования катастрофы Ан-26 в Сирии, произошедшей 6 марта, жертвами которой стали 39 российских военнослужащих, появилась версия, подтверждающая ее технический характер.

Источник в военно-транспортной авиации сообщил, что при заходе на посадку на ВПП авиабазы Хмеймим у пилотов Ан-26 возникли проблемы с управлением машиной. Предполагается, что при выпуске закрылков один из них по непонятной причине «просто вырвало, после чего Ан-26 резко накренился и перешел в крутое пикирование с высоты в несколько сотен метров». Отметим, что главная военная прокуратура и Следственный комитет России исключили даже возможность внешнего воздействия на ВС, поскольку территория возле военной базы находится под полным контролем силовиков. Уголовное дело возбуждено по ст. 351 УК — «нарушение правил полетов, повлекшее по неосторожности смерть человека».

Правительство увеличит штрафы для авиадебоширов до 50 тысяч рублей
Правительство России планирует добавить в кодекс об административных правонарушениях статью о мелком хулиганстве на транспорте, которая предусматривает в качестве наказания штрафы или арест.

Об этом заявил премьер-министр Дмитрий Медведев на заседании Правительства Российской Федерации. Речь идет о штрафе от 30 до 50 тысяч рублей или об аресте до 15 суток. Отдельно будет рассмотрен законопроект об административном наказании за нарушения на воздушном транспорте. «Такие ситуации, несмотря на то, что авиационные перевозки — это источник повышенной опасности, к сожалению, не редкость. Теперь все виды административных наказаний за подобные правонарушения будут усилены в разы», — уточнил премьер-министр. Кроме того, предлагается ввести штрафы за любое мелкое хулиганство на остальных видах общественного транспорта: автобусах, метро, поездах, тепलोходах и т.п.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
European and North Atlantic Office

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Europa y Atlántico Norte



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
Bureau Europe et Atlantique Nord

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
Европейское и Северотлантическое бюро

3 bis villa Emile Bazarat, 92522 Neuilly-sur-Seine Cedex, France

Генеральному директору
Международного консультативно-аналитического
агентства «Безопасность полетов»

Уважаемый г-н Мельниченко,

1. Благодарю Вас за письмо 141013-ICAO-EUR/NAT и рад приветствовать представителей Консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» на совещаниях RASG-EUR и его подгруппах.

2. Хочу сообщить Вам, что для работы с документами RASG-EUR необходимо иметь действующий аккаунт на портале ИКАО.

3. Предлагаю Вам любые вопросы, которые могут у Вас возникнуть, задать техническому ассистенту по безопасности полетов в Европейском и Северотлантическом бюро ИКАО г-же Лейле Сулеймановой.

4. Благодарю Вас за проявленный интерес к работе RASG-EUR и надеюсь на плодотворное сотрудничество.

Искренне Ваш,

Николас Ралло,
Региональный офицер по безопасности полетов,
Европейское и Северотатлантическое бюро ИКАО


Nicolas Rallo
Regional Officer, Safety
ICAO Europe and North Atlantic

ВНИМАТЕЛИ



О своей ошибке
можно не узнать
НИКОГДА...

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ
МЕЖДУНАРОДНОЕ КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО
TEL: +7 910 130 0864



AVIATION SAFETY
INTERNATIONAL CONSULTANCY AND ANALYTICAL AGENCY
e-mail: info@aviation-safety.ru

Этот аналитический проект прекрасно себя зарекомендовал в профессиональной среде — и далее будет надежным источником информации и экспертной оценки, без которого дальнейшее успешное и безопасное развитие гражданской авиации сегодня трудно представить.

Луис Фонсека де Альмейда, Региональный диектор ИКАО. Европа и Северная Атлантика



Негорючий керосин

Фильм «Экипаж» глазами авиационного эксперта

В 2016 году в прокат вышел фильм «Экипаж» Николая Лебедева. Фильм-катастрофа — современная версия сюжета картины Александра Митты 1980 года. В ней два летчика в нарушение всех правил спасают население острова, на котором происходит извержение вулкана. Вот 18 профессиональных замечаний к тому, что увидел на экране летчик профессионал, Александр Локтев.

1. В кабине грузового Ан-12, на котором служит герой Даниила Козловского, прежде чем превратиться в гражданского летчика, мы видим современные цифровые приборы. Этот самолет не проходил модернизацию, кабина в нем полностью аналоговая: самолет закончил выпускаться в 1972 году. И членов экипажа в этом самолете не два, как в фильме, а минимум четыре. Кстати, очень странно, что на хвосте военного самолета его марка выведена крупными буквами — так не положено.

2. На гражданке герой Козловского пересаживается за тренажер, а потом быстро за штурвал пассажирского Ту-204. У авиакомпании, которая сразу после перехода военного летчика в гражданские выпускает пилота-стажера за штурвал судна другого типа без курса аварийной подготовки, скорее всего, будут огромные проблемы. Причем сразу в транспортной прокуратуре. Самолет — не автомобиль: все воздушные суда разные по своим функциям, устройству и поведению. А изображено, как будто в таксопарк набирают водителя по объявлению.

3. После минимальной тренировки на тренажере стажер Козловский сразу занимает место второго пилота. Так бывает только в том случае, когда в строй вводится уже официальный, прошедший летную школу второй пилот или человек с сертификатом командира воздушного судна, сдавший множество экзаменов.

4. В кабине Ту-204 в фильме два члена экипажа. Существует лишь только одна модификация этого самолета Ту-204СМ, где работают два пилота. В остальных — а их на авиалиниях большинство — только три. Видимо, КБ Туполева предоставило съемочной группе именно эту модификацию.

5. Кстати, помимо непосредственно летного тренажера, который мы видим в фильме, существует еще и так называемый процедурный тренажер, на котором отбатывается и доводится до автоматизма порядок нажатия кнопок по чек-листам и их расположению в кабине. Козловский в фильме на таком тренажере замечен не был, будем надеяться, что он позанимался на нем за кадром. Иначе он просто обречен.



6. При подготовке к взлету пилоты смачно пьют кофе. Вообще-то, когда борт готовится к взлету, особенно усилиями двух человек — тут не до разговоров и не до кофе. Надо прочитать чек-листы, обсудить множество нюансов с техником и диспетчером, проверить и настроить все бортовые системы. Отвлекаться нельзя — если пропустишь хоть один пункт предполетной подготовки, может случиться катастрофа.

7. При вылете из Внуково мы видим на летном поле жену и сына героя. В сцене прощания, командир воздушного судна говорит жене: «Пропуск сдать не забудь!» По мнению авторов фильма, любой пилот может заказать пропуск на стоянку в стерильную зону для жены и сына? Представим, какой бы проходной двор творился на летном поле, если бы пилоты водили туда свои семьи попрощаться. В реальности все немного не так. Точнее, совсем не так: в Шереметьево сотрудников багажной службы, по моей информации, выпускают (а чаще просто не выпускают) на стоянку у телетрапа подышать воздухом. Ни о каких жене и сыне в стерильной зоне и речи быть не может. В противном случае случаются трагедии — как с нашими соотечественниками в аэропорту Шарм-аш-Шейха.

8. Во время сцены извержения вулкана в аэропорту бедствия Ту-204 стоит без стояночных «башмаков». Они кладутся под каждую основную стойку шасси с двух сторон, чтобы самолет внезапно не покатился. Причем кладут их сразу, как только самолет закончил движение и заглушил движки. Оставить самолет без башмаков — все равно, что играть в войну «Калашниковым», не поставленным на предохранитель.

9. В сцене посадки людей на Ту-204 в аварийном аэропорту пассажиры заходят на борт в переднюю дверь по трапу, и именно в этот момент Козловский запускает двигатель рядом с ним. При старте движок раскручивается выше минимального режима, потому есть вероятность, что он просто засосет в себя ближайшего пассажира.

10. В сцене аварийного взлета

и пилот грузового самолета, и герой Козловского на Ту-204 переводят двигатели с номинального во взлетный режим только перед самым отрывом. При взлете с короткой полосы с большим количеством людей и груза надо форсировать на взлетном режиме на всю катушку с самого начала разбега, иначе все закончится плачевно.

11. Мало того, что герой переводит движки во взлетный режим перед отрывом, так еще дает такой угол, что самолет смачно трется хвостом о полосу. На Ту-204 есть «защита от дурака», которая просто не позволит дать такой угол на взлете, при котором бы самолет цеплял полосу хвостом! К тому же, при появлении огромной силы трения о бетон или асфальт самолет, по всей вероятности, просто не сможет разогнаться и, как следствие, взлететь.

12. Герой Козловского погрузил на борт всех, кто был в аэропорту и закрыл дверь изнутри. В таком случае непонятно, кто отодвинул трап? Заднего хода у Ту-204 нет, а трап стоял спереди и должен был при рулении врезаться в крыло и двигатель со всеми вытекающими последствиями.

13. Во время пожара двигателей на Ту-204 герой Козловского тушит и отключает от всех систем один двигатель, а второй продолжает гореть. Но отбор воздуха в салон производится в двигателях! Вопрос: откуда возьмется кислород для отбора? Пассажиры в такой ситуации должны были задохнуться угарным и углекислым газом очень быстро, в течении нескольких секунд.

14. При взлете транспортный самолет цепляет крылом какую-то гадость и повреждает топливный бак в крыле. Вообще, утечка топлива из баков инженерами всегда предусматривается — как и список мер, позволяющих свести к минимуму последствия такого происшествия. А тут создается впечатление, что из одной дырки вытекло вообще все топливо, которое было в самолете.

15. Сцена эвакуации пассажиров между самолетами в полете: здесь не надо ничего объяснять — так не бывает, это художественный

прием. Но удержать аварийный Ту-204 на одном движке на скорости 350 км/ч следом за впереди летящим самолетом, который оставляет свой аэродинамический след, невозможно. Есть большая вероятность, что следующий вторым борт попадет в воздушные потоки впереди идущего самолета и просто потеряет управляемость. Именно поэтому в аэропортах, например, существует специальный минимальный временной интервал между взлетами самолетов.

16. В полете герои пытаются открыть дверь в Ту-204. К счастью, им это не удастся — и это спасает их жизни! Если бы дверь, на которую они навалились втроем, все-таки открылась, то «взломщики» просто вывалились бы за борт. Вообще, выбить дверь грузового отсека ногами трех мужчин нельзя — иначе это произошло бы много раньше при падении первого же незакрепленного чемодана.

17. Во время аварийной посадки в Петропавловске-Камчатском Ту-204 приземляется в грозу. В обычной жизни для экипажа и пассажиров это означает верную смерть — в реальной жизни ее облетают стороной даже ценой опоздания в пункт назначения, или уходят в другие аэропорты. При этом Козловскому приказали «лететь по приборам», а приборы в грозу, где ветер, обледенение, турбулентность, ведут себя, мягко говоря, нестабильно. Но визуальный контакт с полосой он все же установил и даже удерживал самолет на траектории — будем считать, что именно это его и спасло, хотя доля художественного преувеличения в разы больше художественной правды.

18. Пилоты Ту-204 садятся на брюхо и включают реверс — то есть тормозящее вращение турбин двигателей против часовой стрелки. При одном неработающем двигателе реверс, скорее всего, не включился бы. Но в кино все возможно. Другое дело, что при посадке на брюхо надо не реверс включать, а выключать все двигатели, чтобы керосин не взорвался от трения. Впрочем, в кино, видимо, используется негорючий керосин — когда самолету отрывает крыло, в баках почему-то керосин не загорается...

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

IATA: Чистая прибыль авиакомпаний в мире в IV квартале 2017 года выросла в 1,4 раза

В четвертом квартале прошлого года чистая прибыль мировых авиакомпаний составила \$6,7 млрд, что почти в 1,4 раза больше по сравнению с показателем годом ранее, сообщается в пресс-релизе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). Наибольший рост отмечен среди авиакомпаний Северной Америки - \$5,4 млрд, или в 2,7 раза в годовом выражении, для Азиатско-тихоокеанского региона и Латинской Америки рост составил 15 процентов для каждого региона, до \$1,8 млрд и \$125 млн. В Европе отмечен убыток — в \$601 млн против прибыли в \$1,1 млрд в четвертом квартале 2016 года. Доля EBIT от выручки для отрасли составила 8,6 процента за отчетный квартал.

Россия будет широко представлена на первом в Турции авиационном салоне Eurasia Airshow

Первый в истории Турции международный авиасалон Eurasia Airshow пройдет в конце апреля в городе Анталья. Генеральный директор Eurasia Airshow Ферхат Йенибертиз выразил надежду, что мероприятие позитивно скажется на авиационной промышленности республики и придаст импульс развитию российско-турецких отношений в авиационной сфере. «Мы получили подтверждение об участии от «Рособоронэкспорта», Ростеха, Объединенной авиастроительной корпорации, компании «Гражданские самолеты Сухого», авиакомпании «Ямал». Мы также продолжаем вести переговоры с холдингом «Вертолеты России» и Роскосмосом», — сказал глава Eurasia Airshow.

Китай представил гиперзвуковой пассажирский лайнер, способный разогнаться до 6 тысяч км/ч

Информацию об этом распространило издание South China Morning Post. Благодаря гигантской скорости, превосходящей скорость звука в шесть раз, самолет способен преодолеть расстояние от Пекина до Нью-Йорка за два часа. Отмечается, что конструкция напоминает биплан, он оборудован двойными крыльями, что и позволит развить такую скорость. На данном этапе были благополучно проведены тестовые испытания аппарата в аэродинамической трубе. А в России 25 января начались испытания уникального сверхзвукового стратегического ракетносца Ту-160М2. «Стратег» получил современное навигационное оборудование, прицельный комплекс и бортовую авионику.

За два месяца Airbus зарегистрировал твердые контракты на 49 коммерческих авиалайнеров

Об этом сообщает на своем сайте пресс-служба франко-германского авиастроительного концерна Airbus. По данным компании, из 49 заказанных коммерческих самолетов 35 машин принадлежат к узкофюзеляжному типу (пять А320neo и тридцать А320XLR) и еще 14 лайнеров (А380) — к широкофюзеляжному. Кроме того, по данным европейского самолетостроительного концерна, всего за 2 месяца текущего года заказчикам было поставлено 65 самолетов (50 узкофюзеляжных и 15 широкофюзеляжных). «Общий портфель заказов коммерческих самолетов Airbus, по состоянию на 28 февраля 2018 года, составил 7 243 воздушных судна», — пояснили в компании.

Delta, Airbus, Sprint, Bharti Airtel и OneWeb создали альянс по внедрению технологии 5G

Авиакомпания Delta Airlines совместно с европейским производителем Airbus Group, американским и индийским операторами связи Sprint и Bharti Airtel, а также стартапом OneWeb создали альянс по разработке и внедрению технологии 5G в сферу пассажирских авиаперевозок. Проект находится на начальном этапе развития, его участникам предстоит разработать необходимое оборудование и программное обеспечение, а также получить одобрение от регуляторов. Тем не менее, если альянсу удастся привлечь достаточное количество участников, они могут изменить правила игры на рынке пассажирских авиаперевозок. Скорость интернета на борту самолетов вырастет в разы.

Самолет Embraer 190 второго поколения получил сертификаты типа ANAC, FAA и EASA

На церемонии в штаб-квартире бразильской компании Embraer в Сан-Жозе-дус-Кампосе, самолет E190 второго поколения (E2) получил сертификаты типа Агентства гражданской авиации Бразилии (ANAC), Федерального управления гражданской авиации (FAA) США и Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Таким образом, E190-E2 стал первым лайнером семейства коммерческих самолетов E-Jets второго поколения, прошедшим сертификацию ANAC, FAA и EASA. По сравнению с семейством E-Jets первого поколения, самолеты второго поколения оснащены, в том числе, новыми двигателями, крылом и шасси, а 75 процентов авиационных систем являются новыми.

Общее количество заказов на новые самолеты C919 достигло отметки в 815 воздушных судов

Общее количество заказов на покупку пассажирских самолетов C919, которые разрабатывает Китайская корпорация гражданского авиастроения (COMAC), достигло показателя в 815 экземпляров, сообщает агентство Xinhua. COMAC подписала соглашение на продажу еще 30 самолетов 26 февраля. Таким образом, общее число проданных C919 28 китайским и иностранным клиентам достигло 815 единиц. Самолет C919 стал первым китайским магистральным авиалайнером. Он вмещает в себя 158 мест эконом-класса. Дальность полета составляет 5,5 тысяч км. Всего компания планирует реализовать около 2 тысяч самолетов. Проект реализуется при помощи западных поставщиков.

United Airlines отказалась от своих планов заменить бонусы сотрудников на лотерею

«Мы хотели создать более эффективную программу, однако неверно оценили реакцию на предложенные меры, — заявил президент компании Скотт Кирби. — Поэтому мы отложим эти изменения, чтобы решить, в каком направлении двигаться». Ранее сообщалось, что Кирби предложил отменить бонусы, составляющие порядка \$1,2 тысячи в год, на возможность участия в ежеквартальном розыгрыше денежных призов в сумме от \$2 тысяч до \$40 тысяч, машин и туристических путевок. Также предполагался суперприз в размере \$100 тысяч. Сотрудники восприняли инициативу руководства в штыки — петиция с призывом не допустить введения лотереи набрала свыше тысячи подписей.



На прошлой неделе Президент Российской Федерации Владимир Путин совершил рабочую поездку в ряд регионов Южного федерального округа — Краснодарский край, Республику Крым, город русской славы Севастополь. В ходе поездки глава государства посетил строящийся Крымский мост и осмотрел новый аэровокзальный комплекс международного аэропорта Симферополь.

Волна с корейским акцентом

Владимир Путин проехался по Крымскому мосту и оценил уникальный аэровокзал Симферополя

«Аэровокзал будущего» площадью более 78 тысяч квадратных метров представляет собой уникальный архитектурный проект, который дизайнеры известного архитектурного бюро «Samoo Architects & Engineers» (подразделение южнокорейской корпорации «Samsung») создавали специально для полуострова. Фасад терминала выполнен без единой прямой: все конструкции здания изогнутые. Именно эта особенность и дала название воздушной гавани — «Крымская волна».

Терминал, рассчитанный на обслуживание семи миллионов пассажиров в год с возможностью расширения до 10 миллионов, оснащён 52 стойками регистрации, 28 лифтами, 16 эскалаторами, 8 телетрапами, 8 выходами к автобусам, имеются также комнаты матери и ребёнка и детская игровая площадка.

Президенту показали уникальную инфраструктуру, кровлю и остекление помещения. 30 тысяч квадратных метров кровли украсят 14 остекленных витражей и два панорамных окна площадью более 2,2 тысячи квадратных метров.

На площади 11 гектаров расположится ландшафтный парк нового терминала. Он включает в себя ресторанные дворики, зоны отдыха и детские площадки. Вокруг всего этого будут рассадки из крымской флоры — первые растения посадят, когда установится стабильная весенняя погода.

Первый этаж нового аэровокзального комплекса оформлен «зелёной стеной» — крупнейшей в Европе конструкцией из растений внутри здания. «Зеленая стена» состоит из живой (высота 5 метров) и искусственной (10 метров) частей, ширина конструкции составляет 110 метров.

Система обработки багажа впервые в российской и советской истории полностью спроектирована и сделана в России. Общая протяжённость конвейерных лент — около двух километров.

Монтаж инженерных сетей терминала начался в конце весны 2017 года. Среди них — 153 километра трубопроводов, 503 километра кабелей и 60 километров воздуховодов.

К концу 2019 года планируется завершить реконструкцию взлётно-посадочной полосы с новыми рулежными дорожками и осуществить строительство перрона на 26 стоянок для воздушных судов.



Напомним, строительство Крымского моста началось в феврале 2016 года. Это самый длинный мост в России и Европе, его протяжённость составит 19 км. Параллельно строятся автомобильная и железнодорожная части. К настоящему времени завершено сооружение основных конструкций автодорожной части, ведется укладка

асфальтового покрытия, установка барьерного ограждения и опор освещения.

На объекте трудятся больше 10 тысяч строителей. Потрафику, сдача автодорожной части Крымского моста запланирована в декабре нынешнего года, железнодорожной — в конце 2019 года.

...а Президенту каску дать забыли!