

2—8 декабря.
Комплекс Гостиный Двор
ХІ Международная выставка **«Транспорт России»**

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИ



Винтокрылые труженики способны на многое. Но труд их пора оформить законодательно

Милош Земан: «Я обещал — я прилетел»





«Я просто не видел этого парня»

Рассказ американского пилота о встрече с Су-35 в Сирии



Воздушный транспорт гражданской авиации № 48 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

ПР — 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 «ТрастАвиа»

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. № 1787

Подписку можно оформить в любом отделении связи

«Небо русских винтолётов»

Сюжет с этим названием, снятый «РОЙ ТВ», напомнил о проблемах и преимуществах уникального транспорта

Тема авиации общего назначения вообще и автожиров в частности неоднократно находила отражение на страницах нашего издания. Показателем её актуальности стало и то, что к ней проявила интерес телестудия «РОЙ ТВ». На днях в программе «Спецназ развития» показана передача «Небо русских винтолётов». В роли ведущего выступил Максим Калашников, писатель-футуролог и член «Партии дела». Сюжет передачи построен на посещении авиацентра «Воскресенск» и беседе с хорошо знакомым нашему читателю главным конструктором компании «Гиропланы ПАТ» Валентином Леонидовичем Устиновым.

Личность Валентина Устинова была охарактеризована ведущим интригующей фразой, задающей тон передаче, где говорилось о визите... к сумасшедшему. Понятно, в положительном и уважительном смысле этого слова. Максим Калашников подчёркивал таким образом, что Валентин Устинов — эн-

тузиаст и профессионал своего дела. Впрочем, первоначальное значение слова «энтузиаст» и означает на древнегреческом «одержимый божеством». Сократ, например, считал энтузиазмом поэтическое вдохновение. Есть же в Москве шоссе Энтузиастов и проезд Энтузиастов. И это не случайно. Не будь эн-

тузиастов — не было бы авиации и, конечно, космонавтики.

Мы не единожды писали на страницах «ВТ», что сегодня авиацией общего назначения занимаются почти исключительно энтузиасты. Создатели автожиров, разумеется, не являются исключением. Но всегда ли было

так? Чтобы понять это, достаточно вспомнить историю, что в значительной степени и сделали создатели передачи, обратившись к летописи отечественной авиации

Ещё в 1929 году Николай Камов и Николай Скржинский построили автожир КАСКР. В 1931 году Сталин видел этот летательный аппарат в Тушине и одобрил его. После этого Камову было

поручено делать первый полноценный советский гироплан А-7, который был готов к 1935 году. А-7 строился серийно и применялся для обработки шелковичных рощ в Ферганской долине. В начале 1941 года в предгорьях Тянь-Шаня проводились опыты по использованию А-7 для борьбы с яблочной молью.

Продолжение на с.4-5



Тема форума нынешнего года «Авиаработы — основа экономики вертолетной отрасли» выбрана не случайно: Ассоциация Вертолетной Индустрии работает над оптимизацией вертолетного бизнеса в России. Авиационные работы являются одной из основных статей доходов компаний-операторов вертолетной техники, стимулирующих развитие вертолетной индустрии в целом. Но, к сожалению, львиная доля этой деятельности трактуется надзорными и регулирующими органами как правонарушение.

Зарубежный опыт российских вертолетных операторов показал, что бизнес-модели отечественных авиакомпаний ничем не уступают бизнес-моделям европейских и американских. Кроме того, российские вертолетчики обладают целым ря-

Работа для вертолёта

Винтокрылые труженики способны на многое. Но труд их пора оформить законодательно

Сегодня мир немыслим без вертолётов. В России необходимость в них является наиболее острой. Но в отечественном законодательстве их труд должным образом не учтён. Настало время наверстать упущенное. В этом и состояла основная задача участников юбилейного X-го Вертолётного форума, который состоялся 24 ноября на традиционной площадке — в выставочном комплексе «Крокус-Экспо» в Мякинино. В роли организатора форума выступила Ассоциация Вертолётной Индустрии, устроителем являлось ООО «Русские Вертолётные Системы». Генеральный спонсор – холдинг «Вертолёты России».

дом профессиональных конкурентных преимуществ, включая умение работать и обслуживать технику в экстремальных погодных и эксплуатационных условиях. Но схожие задачи и сопоставимые объемы

работ дают очень непохожий результат с точки зрения экономики бизнеса в России и у зарубежных

Одна из важных задач форума — сформулировать и донести до

регуляторов консолидированную позицию участников рынка о важности ликвидации подобных нормативных нестыковок.

Продолжение на с. 6-7

Полёт в киберпространстве

Процессы саморегулирования авиационного рынка отвечают новым вызовам в конкурентной борьбе

В одном из предыдущих выпусков нашего издания был помещён репортаж о состоявшейся в Санкт-Петербурге 7-й Международной конференции по воздушному праву. Вниманию читателей предлагается обещанный там же краткий обзор выступлений участников.

Тема первой дискуссионной панели звучала следующим образом: «Управление авиационным рынком: сотрудничество в области конкуренции». Открывая заседание, ведущий — исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев отметил, что те события, которые происходят в отечественной и мировой гражданской авиации, требуют пересмотра вопроса о регулирова-

нии деятельности гражданской авиации.

С одной стороны, Международная ассоциация воздушного права делает благоприятные прогнозы по росту авиаперевозок и чистой прибыли, а с другой видно, что значительная часть прибыли сосредотачивается в авиакомпаниях Североамериканского континента. При этом европейские авиаперевозчики, в частности, авиакомпания «Алиталия», стал-

киваются с серьёзными проблемами. Практически прекращена деятельность авиакомпании Air Berlin, аналогичная судьба ожидает другого европейского перевозчика — Monarch.

возчика — мопагсп.
Опыт показывает, что конкуренция может одновременно быть благом и злом. В прошлом большая часть американских авиакомпаний прошла через процедуры банкротства. То же самое ожидало и российский рынок авиапе-

ревозок. После распада единого Аэрофлота в России было создано около 400-500 авиакомпаний, из которых сегодня свидетельство эксплуатанта имеют около 110. Возникает вопрос: какой должна быть политика государства, чтобы поддерживать рыночные механизмы и, вместе с тем, не допустить злоупотреблений в кон-

Заместитель Министра транспорта РФ **Сергей Аристов** обра-

курентной борьбе?



тил внимание на географическую особенность России, 60 процентов территории которой должны быть обеспечены перевозками в первую очередь (а в иных местах и только) с помощью воздушного транспорта. Кроме того, воздушный транспорт обеспечивает свободу перемещения граждан, которая декларируется Конституцией Российской Федерации.

Продолжение на с. 8-9



Владимир Петрович Иванов в своей книге предпринял попытку свести их в единую систему и дать целостную картину событий тех далеких лет. В книге показано, как совместными усилиями зенитно-ракетных подразделений, частей авиации ПВО и радиотехнических войск была прекращена попытка глубокого воздушного проникновения над территорией СССР.

Полёт Пауэрса проходил в условиях, когда современная система Противовоздушной оборо-

ны СССР ещё только создавалась, когда появились первые образцы систем зенитного ракетного оружия (сначала С 25, затем С 75), первые высотные истребителипере¬хват¬чики Су-9, образцы новых радиолокационных станций. И не было ещё опыта их боевого применения, их комплексного взаимодействия при отражении воздушных угроз.

Поэтому события 1 мая 1960 года не только показали миру наличие в СССР современных систем ПВО, но и заставили другие

Тень в чистом небе

Как недосягаемый самолет Пауэрса в один момент стал «целью 8630»

Эта только что вышедшая из печати книга посвящена одной из страниц истории военно-политического противоборства СССР и США в 1959-1960 годах — полёту высотного самолёта-разведчика США, пилотируемого лётчиком Пауэрсом, над территорией СССР. Об этом полёте известно достаточно много. И в то же время многие факты и документы носят довольно противоречивый характер.

государства с должным уважением относиться к соблюдению национального суверенитета нашего государства.

В своём историческом исследовании автор выступил не только, как аналитик, но и как прекрасный писатель-прозаик, раскрывая нам

мысли и переживания участников событий. Суждения об этом читатель сможет сделать из приведённых ниже выдержек авторского текста книги, которая вышла из под пресса печатного станка 18 ноября 2017 года — в день 70-летия (!) автора. Итак...

1 мая 1960 г., 6 часов 09 ми

6 часов 09 минут местного времени, 2 часа 09 минуты московского времени.

СССР, Тянь-Шань, радиолокационная станция в/ч 43571

Продолжение на с. 10

 Я обещал — я прилетел, —сказал Милош Земан, приветствуя губернатора Евгения Куйвашева, который встретил его в аэропорту Кольцово. Приветственную речь на открытии делового форума в Екатеринбурге (в работе которого приняли участие более 100 компаний) чешский лидер произнёс на русском языке. Отметив, что «Москва — это не вся Россия, а Прага — это не вся Чехия», Земан заявил: «Я подчёркиваю своё присутствие здесь, в Екатеринбурге, чтобы не только на словах, но и реальными действиями показать, что региональное самоуправление имеет преимущества перед централи-

Миллиард для резидента

Уральский завод ГА станет сервисным центром двигателей GE Aviation Czech



В ответном слове Евгений Куйвашев поблагодарил президента Чехии за конструктивный диалог и последовательность в отношениях с Российской Федерацией, отметив, что Чешская Республика один из наиболее близких партнёров Свердловской области среди стран Европейского Союза.

— Мы предлагаем и дальше активно локализовывать в России, и у нас на Урале производства в таких сферах, как машиностроение, химическая и фармацевтическая промышленность, лесопереработка, вместе выходить с совместными товарами на рынки третьих стран. Мы готовы предложить чешским деловым кругам комплексные меры, включая подготовленные промышленные площадки, налоговые преференции, подбор партнёров для реализации совместных производственных проектов, — отметил гу-

В рамках форума Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) и компания GF Aviation Czech (производитель турбовинтовых двигателей) подписали соглашение о том, что УЗГА будет выполнять функции авторизированного сервисного центра GE Aviation Czech в России. При подписании документа присутствовали глава Чешской Республики Милош Земан и министр экономического развития Российской Федерации Максим Орешкин.

узга оудет предоставлять услуги технического обслуживания, а также заниматься обучением персонала для обслуживания лвигателей GF Aviation серии H80. В будущем завод должен превратиться в центр капитального ремонта турбовинтовых двигателей компании для стран СНГ.

До недавнего времени капитальный ремонт двигателей проводился исключительно в Праге. Сейчас GE Aviation создает сеть сервисных центров по обслуживанию и ремонту моторов в разных странах мира, включая Россию. В России на сегодняшний момент в



Гендиректор УЗГА Вадим Бадеха рассказал, что в Екатеринбурге уже собрано 9 самолётов L-410.

эксплуатации находится около трехсот моторов серии Н80.

Попутно в рамках российскочешского форума был подписан меморандум между GE Aviation Czech и Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК), в рамках которого стороны договорились о совместном поиске возможно стей для использования турбовинтовых двигателей в РФ. Речь идет о силовых установках М601 и более мощных и экономичных двигателях серии H80. Как считают в GE Aviation,

эти двигатели могут быть востребованы для обеспечения авиасообщения с труднодоступными регионами.

На пресс-конференции по завершении церемонии подписания соглашения генеральный директор предприятия Вадим Бадеха сообщил журналистам, что с введением в строй второго корпуса Уральский завод гражданской авиации, где локализовано производство самолетов L-410, планирует увеличить мощности по выпуску авиатранспорта более чем в два раза. Инвестиции в этот проект составят 1 миллиард рублей.

«На данный момент предельная производственная мощность завода — шесть самолетов в год. С введением второго корпуса будем производить 20 в год», — сказал он.

Показывая самолёт L-410, собранный на УЗГА, Вадим Бадеха акцентировал внимание Милоша Земана на том, что «это самый надёжный самолёт». Очевидно, сказать это его побудила трагедия в Хабаровском крае: буквально на прошлой неделе там потерпел крушение самолёт L-410. Президент предположил, что «все проблемы из-за незнания» и что управлял самолётом «молодой парень, который только выучился». Позже, отвечая на вопросы журналистов, Вадим Бадеха попросил не делать преждевренных выводов и дождаться ре зультатов расследования. Однако, по его словам, отказ техники ни разу не стал причиной аварии самолёта L-410 за всю историю его эксплуатации.

Ависма. Изначально проект предполагал строительство 50 высокотехнологичных предприятий,

продукции.

создание около 15 тысяч квалифицированных рабочих мест, привлечение более 150 млрд рублей инвестиций. На строительство объектов инфраструктуры ОЭЗ предусмотрено 4,8 млрд рублей из федерального бюджета в 2015-2017 годах. Регион готов финансировать 49 процентов работ.

Ранее сообщалось, что Ураль-

ский завод гражданской авиации (УЗГА может стать одним из рези-

дентов второй очереди особой экономической зоны (ОЭЗ) «Тита-

новая долина», где и будет раз-

мещен второй корпус предприя-

тия. Под нужды производства бу-

дет выделено 6,75 га. УЗГА по-

строит новое серийное сбороч-

ное производство по выпуску ма-

лых самолетов L-410, вертолетов

Bell и Airbus Helicopters и другой

ся на базе крупнейшего мирового

производителя титана - ВСМПО-

«Титановая долина» создает-

Напомним, что в июле ООО «Сибирская легкая авиация», учредившее авиакомпанию под брендом «СиЛа», и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) подписали соглашение о приобретении двух самолетов L-410 для развития внутрирегиональных перевозок в Магаданской области. Сумма сделки — 518 млн рублей, самолеты приобретаются при помощи субсидии из федерального бюджета. ООО «Сибирская легкая авиация» создано в 2008 году, коммерческие рейсы выполняет с 2014 года. Базируется в Магадане. Парк состоит из шести самолетов Ан-28.

Новые самолеты будут построены на Уральском заводе гражданской авиации.

На сегодняшний день коммерческими эксплуатантами самолетов L-410 в России являются авиакомпании «Оренбуржье» (подразделение аэропорта Оренбурга), «Аэросервис», Камчатское авиапредприятие, авиакомпании «Красавиа», «Комиавиатранс», «Уктус», «Полярные авиалинии» и 2-й Архангельский объединенный авиаотряд. «Хабаровские авиалинии» временно приостановили полеты на L-410 до выяснения причин авиакатастрофы под Нельканом. Но, тем не менее, от заказов на новые самолеты этого типа авиаперевозчик отказываться не планирует.

В настоящий момент самолёты dustries, которая принадлежит УГМК. На УЗГА производится окончательная сборка с учётом требований российского заказчика.

Фото: Владимира МАРТЬЯНОВА



Визитом на УЗГА Милош Земан осталося доволен



ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Совет Федерации РФ одобрил законопроект о внесении изменений в Воздушный кодекс

На прошлой неделе 22 ноября Совет Федерации одобрил закон, который вносит изменения в Воздушный кодекс в связи с присоединением России 21 августа к Монреальской конвенции. Теперь ущерб, причиненный пассажиру, будет оцениваться в специальных правах заимствования (СПЗ). Это искусственное платежное средство, курс которого рассчитывается на основе крупнейших мировых валют - евро, доллара, японской йены и английского фунта. Новые нормы касаются только международных перевозок, тем не менее, это затрагивает интересы огромного числа людей. По данным Росавиации, в 2016 году международными рейсами воспользовались 46,4 млн человек.

Принят пакет законов, позволяющих вводить «черные списки» для авиационных дебоширов

Государственная Дума приняла в третьем чтении пакет законов, который позволяет авиакомпаниям составлять черные списки пассажиров-дебоширов. Однако если будет документально подтверждено, что авиатранспорт является единственным способом сообщения, то отказать пассажиру в перевозке будет все равно нельзя. Вторым принимаемым законом авиаперевозчику разрешается не продавать билет на самолет гражданину, включенному в черный список. Третий закон предполагает внесение поправок в Кодекс об административных правонарушениях РФ, которые устанавливают получение авиакомпаниями уведомлений о штрафах за дебош на борту самолета.

Подготовлен проект президентского указа о включении ПАО «ОАК» в состав ГК «Ростех»

Идею активно продвигает глава Минпромторга Денис Мантуров, который считает логичным консолидировать все авиастроительные активы в рамках одного холдинга. Его поддерживает ряд топ-менеджеров авиапрома. Однако в правительстве есть и другое мнение. Как пояснил высокопоставленный источник: «Ростех и Минпромторг только за, но все остальные пока сомневаются. Будем еще обсуждать». По его словам, некоторые члены кабинета убеждены, что «Ростех» должен сосредоточиться на уже имеющихся активах, а передача ОАК «попросту перегрузит» «Ростех», в котором уже более 700 организаций и предприятий. Окончательное решение будет принимать Владимир Путин.

Минтранс РФ подготовил свои предложения по созданию фонда поддержки авиакомпаний

Ранее глава Правительства России Дмитрий Медведев дал ряд поручений по разработке мер поддержки авиакомпаний, одна из которых — создании системы, позволяющей оперативно осуществлять финансирование расходов на вывоз пассажиров авиакомпаний, допустивших остановку операционной деятельности. Одним из вариантов такой системы может стать компенсационный фонд, формируемый в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, или из денежных средств, получаемых «Аэрофлотом» от иностранных авиаперевозчиков за пролет над российской территорией (роялти).

Заместитель Министра транспорта России Валерий Окулов отправлен в отставку

Формальным поводом для увольнения называют пенсионный возраст, но на рынке уход чиновника связывают с крахом «ВИМ-Авиа», за который глава Минтранса Максим Соколов уже получил от Владимира Путина предупреждение о неполном служебном соответствии. Валерий Окулов — зять первого Президента РФ Бориса Ельцина, более 12 лет руководил «Аэрофлотом», а в апреле 2009 года был назначен заместителем министра транспорта. На этот пост его пригласил министр Игорь Левитин (сейчас помощник президента России). «Скорее всего, Окулов перейдет в ОАК помощником Юрия Слюсаря», — отметил осведомленный источник в Правительстве РФ.

Минтранс и Росавиация проводят проверки после серии банкротств авиаперевозчиков РФ

Министерство транспорта и Росавиация проводят служебные проверки по представлениям Генеральной прокуратуры после серии банкротств российских авиаперевозчиков. «Организованы проверки, в том числе, в соответствии с поручением председателя Правительства РФ, проведение которых не завершено», — заявили в Генпрокуратуре. Ранее сообщалось, что Правительство намерено создать спецфонд, за счет средств которого можно будет оказывать помощь пассажирам авиакомпаний, остановивших полеты. За последние годы серьезные проблемы такого рода возникали дважды: после ухода с рынка «Трансаэро» в 2015 году и «ВИМ-Авиа» в 2017-м.

Росавиация: Фонд поддержки авиакомпаний может быть создан с участием страховщиков

«Вопрос о механизме страхования пока обсуждается. Рассматривается также использование средств так называемого резерва предупредительны мероприятий — это от страховых организаций, а также фонда, в который бы поступали средства, условно по 10 рублей с пассажира. Российские компании в этом году перевезут 100 млн пассажиров, значит в фонде будет 1 млрд рублей, но эта тема непопулярна, — сообщил журналистам руководитель Росавиации Александр Нерадько. — Раньше были так называемые «резервы предупредительных мероприятий» (РПМ), которые расходовались на цели обеспечения безопасности. Сейчас рассматривается возможность возврата и к этой практике».

Организаторы Farnborough объяснили запрет на участие в салоне военной техники из России

«Ha Farnborough мы руководствуемся инструкциями британской правительственной Комиссии по экспортному контролю относительно эмбарго Евросоюза на импорт и экспорт вооружений и военной техники в Россию и из нее. Мы приветствуем всех участников выставки, которые соответствуют рекомендациям Комиссии по экспортному контролю», — сказала представитель прессслужбы салона. Напомним, в 2014 году более половины участников делегации РФ из-за ситуации на Украине не смогли получить британские визы. В 2016 году участие российской делегации в авиасалоне в Фарнборо было минимальным из-за ограничений для «Рособоронакспорта».

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Максим Соколов: Объем фонда поддержки авиакомпаний может составить 2 млрд рублей

«Мы считаем, что объем фонда должен быть в пределах 2 млрд рублей, этого будет вполне достаточно. Формироваться он может постепенно... Будут прорабатываться и другие решения, которые не дадут дополнительной нагрузки на тариф для пассажиров или на компании», - заявил журналистам министр транспорта РФ Максим Соколов. Ранее сообщалось, что премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил Минтрансу совместно с Минфином и Аэрофлотом проработать вопрос создания компенсационного фонда, который позволит оперативно осуществлять финансирование расходов на вывоз пассажиров авиакомпаний, допустивших остановку операционной деятельности.

АЭВТ: авиакомпании просят смягчить излишние требования к парку резервных воздушных судов

За счет такого контроля регуляторы пытаются уменьшить число задержек рейсов, но в АЭВТ считают, что требование не влияет на пунктуальность. Ассоциация приводит в пример ЕС, где за задержки перевозчик должен платить высокие компенсации, но на внутренних рейсах в РФ такие выплаты при задержках пока гораздо ниже. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта предложила Минтрансу «модернизировать авиационное законодательство и меры регулирования» рынка. Глава АЭВТ Владимир Тасун пожаловался на «избыточные и заранее невыполнимые требования» к наличию у авиакомпаний резервных самолетов, описанные в ФАП-246.

Авиаметтелеком Росгидромета подал апелляцию на взыскание с «дочки» UTair 982 тысяч рублей

Главный центр информационных технологий и метеорологического обслуживания авиации федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды («Авиаметтелеком Росгидромета») подал апелляцию на решение Арбитражного суда ХМАО, взыскавшего с АО «ЮТэйр — Вертолетные услуги» 982 тысяч рублей, следует из картотеки арбитражных дел. Заявление направлено в Восьмой арбитражный апелляционный суд (Омск), к рассмотрению еще не принято. Ранее сообщалось, что «Авиаметтелеком» требовал с «ЮТэйр — Вертолетные услуги» 11 млн рублей оплаты по договору метеообслуживания, заключенному в 2014 году.

Аэрофлот закупит пассажирам эконом-класса 1,620 млн бутылок испанского вина на 350 млн

Речь идет о красном и белом сухом вине испанских марок Dos Caprichos и Familia de Felipe. Продукцию поставит в 2018-2019 гг. ООО «Симпл», выбранное кейтеринговой «дочкой» авиаперевозчика, компанией «Аэромар» в ходе конкурсной процедуры. В сентябре газета «Ведомости» сообщала, что саморегулируемая организация «Виноградари и виноделы», объединяющая виноделов юга России, попросила ФАС обратить внимание на закупки импортных вин для пассажиров Аэрофлота. В жалобе указывалось, что размер контрактов перевозчика по закупке иностранных вин «впечатляет», тогда когда в России ежегодно выпускаются 9 млн бутылок премиального вина «по доступной цене».

Минтранс РФ заявил об отсутствии инвесторов, заинтересованных в восстановлении «ВИМ-Авиа»

В конце октября вице-премьер Аркадий Дворкович подчеркивал, что авиакомпанию ждет банкротство, если в ближайшее время для нее не найдется инвестор. Следственный комитет России расследует уголовное дело о преднамеренном банкротстве «ВИМ-Авиа». План по оздоровлению, разработанный одним из потенциальных инвесторов, бизнесменом Борисом Карловым, подразумевает сокращение флота «ВИМ-Авиа» с 21 самолета до 9. О других претендентах на долги авиакомпании пока неизвестно. Сейчас 1 процент «ВИМ-Авиа» принадлежит Рашиду Мурсекаеву, 99 процентов — у его жены Светланы. Небольшая доля в 5 процентов из доли Светланы заложена банку «Зенит».

Туроператоры — за усиление ответственности авиакомпаний за срыв чартерных перевозок

Авиаперевозчики должны нести ответственность перед туроператорами за срыв чартерных рейсов. Сейчас в авиационной отрасли таких обязательств фактически нет, заявил на Всероссийском турконгрессе в Сочи генеральный директор компании «НТК Интурист» Виктор Тополкораев. «С января этого года вступил в действие новый закон о туристической деятельности, резко была повышена ответственность туроператоров за все происходящее, перед туристами — в первую очередь. При этом в авиационной отрасли, которая является практически основным поставщиком услуг в рамках турпакета, таких обязательств фактически нет», — сказал Тополкораев.

Вдова погибшего в катастрофе Ту-134 отсудила в суде Карелии полмиллиона за моральный вред

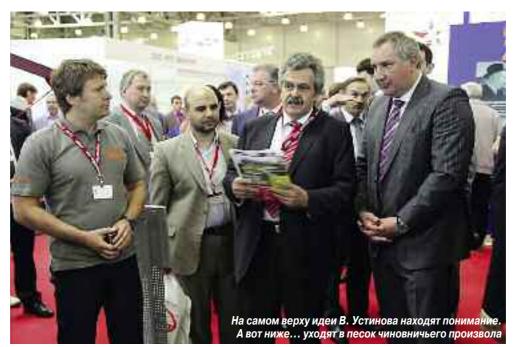
По словам пострадавшей, иск был подан к бюджетному учреждению «Аэропорт Петрозаводск», Федеральному агентству воздушного транспорта (Росавиация), авиакомпании «Атлас Джет» (ранее РусЭйр). «Общая сумма иска — 6 миллионов рублей. Мои требования были удовлетворены частично. С Росавиации суд взыскал 125 тысяч рублей в качестве компенсации морального вреда, с аэропорта тоже 125 тысяч рублей. С авиакомпании, которой принадлежал самолет, взыскано 250 тысяч рублей», — сказала Маркова. Пострадавшая, по ее словам, не согласна с вынесенным решением и намерена обжаловать его в Верховном суде Карелии.

Цифровую трансформацию в отрасли обсудят на Авиационном IT форуме России и СНГ 2017

Всего в рамках Форума (состоится 6-8 декабря в Москве) пройдут 3 международные конференции: ІТ в бизнесе авиакомпаний (6 декабря); ІТ в бизнесе авропортов (7 декабря); ІТ в авиационной промышленности (8 декабря). Во время всех конференций Форума пройдет выставка-презентация отечественных и зарубежных инновационных ІТ продуктов и решений для авиакомпаний, аэропортов и предприятий авиационной промышленности. Организатором Форума выступает Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА). Генеральный партнер Форума — РТСофт. Партнеры Форума: РИВЦ-Пулково, Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации России и СНГ.

«Небо русских винтолётов»

Сюжет с этим названием, снятый «РОЙ ТВ», напомнил о проблемах и преимуществах уникального транспорта



Новое воздушное судно показало эффективность, сопоставимую с самолётом, а по ряду параметров даже превышающую. Но, вместе с тем, к гироплану как к летательному аппарату отрицательно относились военные специалисты — сам А.Н. Туполев и, что наиболее существенно, глава тогдашнего авиапрома Каганович.

Но этот летательный аппарат отстоял сам Сталин, наблюдавший в 1940 году, как гироплан совершил посадку прямо на территории Кремля. Благодаря влиянию Сталина автожир А-7 был отправлен на Финскую войну. Там гиропланы успешно применялись как разведчики и корректировщики артиллерийского огня, и при этом показали выдающиеся лётнотехнические данные — автожиры не боятся даже порывов ураганного ветра. Это отмечают и современные специалисты, в частности, пилот авиацентра «Воскресенск» Александр Ломеко. По его словам, он летал при скорости ветра 35 метров в секунду (120 километров в час) и не считает, что такой ветер является критическим.

Пятёрка гиропланов A-7 в годы Великой Отечественной войны успела повоевать под Ельней и Смоленском, но сегмент летательных аппаратов данного вида дальнейшего развития не получил — его затмили вертолёты. То же самое произошло и за рубежом. В США гиропланы строились в 60-70-е годы энтузиастом — русским эмигрантом Игорем Бенсоном.

В Советском Союзе с 1965 года гиропланами (винтолётами) занимается энтузиаст этого направления Валентин Устинов, Ещё в годы учёбы в Рижском институте инженеров гражданскои авиа ции с группой студентов он начал строить гиропланы и построил первый, ещё буксируемый летательный аппарат. В те годы Валентин Устинов разработал предложение по скоростному вертолёту. В этот же период он разгадал секрет устойчивого полёта автожира с брошенной ручкой управления «Маленькая Нелли» (Wollis 116), на котором в одном из американских боевиков летал Джеймс Бонд. И за эту разработку, будучи студентом, он был представлен ведущими специалистами КБ Н.И. Камову, который поддержал его инициативу и практически благословил на эту работу.

Когда Валентин Устинов встретился с Николаем Ильичом Камовым, тот сказал: вы не с того начали. Начать нужно с того, чтобы правильно назвать летательный аппарат. И, действительно, название «автожир» представлялось неблагозвучным. Валентин Устинов вспоминал, как его дразнили «жиром» и спрашивали: ну, как твой жир поживает? Н.И. Камов в одной из бесед сказал Валентину Леонидовичу: «Я дал такие назваправительства по созданию военных вертолетов.

В 1973 году Н.И. Камов умер, и тема винтолетов была свёрнута. Валентин Устинов с этого времени занимался вертолётами, а в дальнейшем занимался работой, связанной с деятельностью «Авиаэкспорта».

В начале нынешнего века Валентин Устинов решил возродить

СЕНСК». В дальнейшем им был основан завод по разработке и производству винтолетов в бывших корпусах Воскресенского молокозавода, прекратившего существование в годы реформ. Он не стал брать кредит — в России под производственную деятельность его невозможно взять на выгодных условиях. Свой вклад внесли ведущие специалисты ЭМЗ им.В.М.Мясищева, ООО «НИК» и лично ее генеральный директор А.Н. Корнеев, сын Валентина Устинова Руслан, а также Герой России Магомед Толбоев, который с помощью спонсоров нашёл миллион долларов и вложил в предприятие. Магомед Омарович и сам является энтузиастом гиропланно-

Коллективом В.Л. Устинова были разработаны и построены автожиры «Адель», «Егерь» и «Фермер». «Егерь» сразу создавался как многоцелевой летательный аппарат, ориентированный не только на сельскохозяйственное. но и на военное применение. По словам Валентина Устинова, в области сельскохозяйственной авиации ещё в конце 70-х годов были проведены научно-исследовательские работы. Они показали. что автожир является наиболее эффективным и экономичным средством для выполнения авиа-



ния, как «вертолет», «винтокрыл», ранее придумали название «самолет». Логичным вместо названия автожира может быть только «винтолет»...» И это надо было понимать. как завешание Н.И. Камова.

Следует отметить, что в ОКБ Камова было разработано уникальное предложение по созданию большегрузного сельскохозяйственного автожира. Но в 1973 году работы по нему были остановлены в связи с поручением идею создания винтолетов (автожиров) для применения в народном хозяйстве. Команда, в которую входили необходимые специалисты, у него была. Начали с создания компании "ГиРос" на базе Научноинженерной компании (НИК), вокруг которой был создан консорциум, куда, в свою очередь, вошла и компания «Гиропланы ПАТ)».

Вместе со своим сыном Русланом Валентин Устинов создал уникальный авиацентр «ВОСКРЕ-

ционных сельскохозяйственных работ. По аэродинамике он, хотя внешне и похож на вертолёт, приближен к самолёту. Собственно говоря, это по сути дела и есть самолёт, но оснащённый вращающимся крылом. И система управления у него практически такая же, как у самолёта. При сходстве с вертолётом он имеет и существенные отличия от него. Винтолет (автожир) может лететь на бреющем полёте, чего вертолёт не



Со своим партнером и единомышленником Героем России Магомедом Толбоевым

по оценкам специалистов, проекта,

для которого была взята концепция

60-х годов прошлого столетия. А

утверждение, что ротор автожира

может остановиться в полете просто абсурд, непростительная

для ученого некомпетентность. Все

специалисты и пилоты, летающие на

автожирах, прекрасно знают: ротор

может остановиться лишь в том

случае, когда фюзеляж автожира

окажется выше ротора. Или при

полете свечкой вверх до достиже-

ния нулевой скорости полета. Но

причем здесь эти крайности: для вы-

полнения фигур высшего пилотажа

автожир не предназначен! Это все

равно, что пытаться сделать сальто на автомобиле или спрыгнуть с зон-

Он не только отмечал проблему от-

сутствия заинтересованности со

стороны государственных структур

к автожирной тематике, но и пред-

ложил свой выход из положения:

создать Центр малой авиации (авиа-

ции общего назначения) при ЭМЗ

мание также на то, почему невоз-

можно получить субсидии на ка-

кой-либо проект, в том числе на

«ВАРУС»: каждый, кто заявляет о

том, что нуждается в них, заведомо

подозревается в мошенничестве.

С одной стороны, дыма без огня не

бывает — «распил» бюджета сегодня

для определённого сословия яв-

ляется модным занятием. Но, к со-

жалению, под подозрение подпа-

дают именно энтузиасты, даже те,

Валентин Устинов обратил вни-

имени В.М. Мясищева.

В передаче прозвучала серия комментариев Магомеда Толбоева.

тиком с 12 этажа...



может, и, кроме того, он не отбрасывает от несущего винта воздушную струю, как вертолёт.

Винтолет для сельскохозяйственного применения необходим России в целом и Московской области, в частности. По словам заслуженного летчика испытателя СССР Владимира Гордеева, в Раменском районе леса гибнут от вредных жуков. Кроме того, автожир может использоваться и как средство для спасения, например, при автомобильной аварии.

Но существует проблема отсутствия двигателей. Валентин Устинов выходит из положения, устанавливая на автожиры автомобильный двигатель Subaru. но он не способен развить достаточную тягу и обеспечить надежность эксплуатации. А самое главное — не имея авиационный двигатель, невозможно оформить сертификат на летательный аппарат.

Но выход из положения найден: авиационный двигатель, пригодный для установки на автожир. создаётся в Истре. Следует отметить, что при Сталине, в 1940 году, проблемы с двигателем для автожиров не было: промышленностью был освоен двигатель М-22 мощностью 480 лошадиных сил. С таким двигателем винтолёт тех лет был способен поднять 400 килограмм груза. В военном исполнении он мог поднять столько же по весу бомб. А сегодняшний «Фермер» его КОНСТОУКЦИИ МОЖЕТ ПОДНЯТЬ ТОЛЬКО 25 центнеров полезной нагрузки (250 килограмм). Вот и выходит, что современные автожиры проигрывают сталинским.

Валентин Устинов рассчитывает на возобновление производства двигателя М-14 (АИ-14, его создателем был Александр Ивченко). Он изготовлялся в Воронеже с 50-х годов до 1994 года. Мощность двигателя АО «Мотор Сич» АИ-450 (существующего в разных вариантах, как вертолётного двигателя для вертолёта МСБ-2 и ВСУ для самолёта Ан-148 — прим. авт.) такая же, как у М-22. Мощные двигатели нужны и для создаваемого пятиместного автожира «ВАРУС». На полке лежит проект сельскохозяйственного автожира с грузоподъемностью 500 кг «Лакусто».

А между тем... Границу Белоруссии и Украины начали патрулировать автожиры. Благодаря их применению пограничной служшёвого в производстве и эксплуатации летательного аппарата нет. Но он будет, если проект «ВАРУС» будет реализован.

Он будет иметь значительный рыночный потенциал хотя бы в силу того, что за рубежом пятиместных винтолетов нет вообще. А у каждой деревни найдется грунтовая площадка размером в один гектар. Следует отметить, что с появлением «Варуса» без особых затрат можно запустить и сельскохозяйственный автожир «Лакусто», так как у этих аппаратов несущая система идентична. Но по-



бой были созданы препятствия для контрабандистов. В настоящее время автожиры охватывают 50 километров белорусско-украинской границы, но в перспективе будут летать над всем рубежом в 1000 километров.

Автожиры нужны не только в государственной авиации. Когда Россия станет высокоразвитой страной, возникнет потребность в массовом недорогом летательном аппарате, которым нетрудно научиться управлять. О народном летательном аппарате шла речь и в 30-е годы. В этой роли готовился выступить созданный к 1934 году самолёт молодого в то время конструктора А.С. Яковлева АИР-6, который должен был использоваться, в частности, для учебных целей в аэроклубах.

Необходимость в таком самолёте была сформулирована словами Лазаря Кагановича: «Наша страна большая, её на велосипеде не объедешь»! Но проекту создания народного самолёта не дала развиться начавшаяся война. В послевоенный период необходимость восстановления разрушенной войной экономики страны также отодвинула планы создания народного самолёта, а после смерти Сталина о нём забыли и вовсе.

Сегодня вопрос о массовом воздушном судне, иначе говоря, о «летающем автомобиле», начал прорабатываться снова. В этой роли может выступить Винтолет (автожир). Во 2-й половине 30-х годов самолёт У-2 (с 1944 года По-2) уже активно использовался для связи города и деревни, в частности, для решения санитарных задач. Доставить, например, роженицу из деревни в город на таком самолёте было обычным делом. Сегодня об этом говорить не приходится по разным причинам, в частности, потому что детребуется поршневой двигатель

В гражданской авиации России винтолеты способны занять ту же нишу, в какой находились в 30-40-е годы, например, У-2 (По-2) и АИР-6. Но никакая государственная структура, ни ОАК, ни Минпромторг, ни Минтранс в развитии авиации общего назначения не заинтересована. Министерские чиновники задают Валентину Устинову вопросы о том, сколько заказов он имеет на «ВАРУС», но эти вопросы неуместны хотя бы потому, что это-

М 14ПФ.

кто без острой нужды просить денег Комментатор отметил: попробовал бы кто в 60-е годы предложить, например, С.П. Королёву поучаствовать в «распиле бабла». го летательного аппарата нет, а

есть проработки в объеме технического предложения и большой опыт по созданию автожиров «Адель», «ГиРос-1», «ГиРос-2». Между тем, только в Китае потребность в автожирах оценивается более чем в 1000 экземпляров

«Фермер» за работой...

Судьба «ВАРУСА» была решена на совещании, состоявшемся в Жуковском. Руководитель СибНИА Владимир Барсук в своем заключении заявил, что автожир небезопасен. Заявление это, видимо, было сделано им только на основании своих впечатлений от пилотирования «Иркута» —неудачного, Того, кто бы это предложил, Королёв тут же задушил бы прямо в своём кабинете. Но, скорее всего, недвусмысленно задал бы курс его мягкому месту, уточнять который мы не станем из соображений этики. Вот что значит энтузиаст в нашем понимании этого слова. Таков и Валентин Устинов, Остаётся пожелать, чтобы у него, наконец, нашлись достойные последователи. Желательно — во главе авиационных структур.

Создатели передачи обстоятельно изложили проблемы малой авиации вообще и автожирного (гиропланного, винтолетного) дела в частности. Следует поблагодарить авторов и за то, что обратили внимание на личность Валентина Устинова и через призму его проблем отразили проблемы творческой личности в современной России вообще. Сегодня творческие люди не в чести, и те слова, которыми ведущий начал передачу, - горькая ирония. Сегодняшние Можайские, Сикорские, Ильюшины. Туполевы и т.д. зачастую маргинализированы. Каков результат — достаточно поднять глаза к небу и посмотреть, что в нём сегодня летает, чья техника доминирует.

Хотим еще раз повторить: чтобы лед, наконец, тронулся необхолимо внимание и поллержка энтузиастов со стороны соответствующих государственных организаций. Хотя бы так, как это делается в Китае...

КУРЬЕР АВИАПРОМА

ОДК приняла Концепцию развития системы менеджмента качества на срок до 2025 года

Главной стратегической целью АО «ОДК» в области качества является максимальное удовлетворение требований заказчиков и поставка продукции, отвечающей требованиям отечественных и международных стандартов по качеству. Концепция развития СМК будет реализовываться по пяти основным направлениям: Продукция; Процессы; Персонал; Потребители; Поставщики. Важная роль уделяется и развитию компетенций персонала ОДК в области качества. В частности, планируется создание информационной системы управления компетенциями персонала, а также внедрение корпоративных учебных программ по качеству и сертификации производственной деятельности.

На самолеты Sukhoi SuperJet 100 начинают устанавливать систему мониторинга отказов

Более 16 тысяч параметров бортовых систем российских «Суперджетов» будут контролироваться в режиме реального времени — при нахождении лайнера в любой точке мира. Как рассказали в АО «Гражданские самолеты Сухого» (производитель SSJ) проект модернизации готов, и компания в конце ноября приступает к обновлению авионики на всем парке российских региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100. Функции программного обеспечения будут расширены для контроля возможных отказов бортовых систем и передачи параметров наземным техническим службам. Новая функциональность уже успешно прошла тестирование и была сертифицирована в России и Европе.

НПК «Иркут» за 9 месяцев получила по РСБУ 3 млрд прибыли против убытка годом ранее

Согласно финансовому отчету, убыток «Иркута» за 9 месяцев 2016 года составлял 5,2 млрд рублей. Выручка компании за январь-сентябрь этого года увеличилась в 2,3 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигла 47,9 млрд рублей. ПАО «Корпорация «Иркут» серийно выпускает многоцелевые истребители Су-30СМ и Су-30МК, учебно-боевые самолеты нового поколения Як-130, разрабатывает новый легкий учебный самолет Як-152. С 2008 года корпорация изготавливает и поставляет компоненты для пассажирских самолетов семейства А320. Также компания занимается разработкой и производством ближне-среднемагистральных самолетов семейства МС-21.

Фирма «Ильюшина» намерена восстановить производство Ил-103 для обучения пилотов

Об этом на выставке Dubai Airshow 2017 рассказал первый зам. генерального директора ПАО «Ил» Павел Черенков. «Это прекрасный самолет, который подходит не только для выполнения бытовых задач, но и для обучения пилотов истребительной авиации. На нем, конечно, нельзя «бочки» крутить, но учиться основным летным навыкам можно», - сказал он. Двигатели для Ил-103 могут быть зарубежными, если речь пойдет о коммерческом использовании машины. Также рассматривается и вариант адаптации силовой установки для БЛА, которую создали в ОКБ имени М. П. Симонова. «Мы готовы предложить рынку самолет за \$150-200 тысяч. Это будет просто бомба по ценовому предложению».

Холдинг «Технодинамика» наметил программу технического перевооружения своих предприятий

На эти цели в период с 2018 по 2023 годы планируется выделить 19 млрд рублей. Об этом сообщает пресс-служба холдинга. В рамках модернизации предприятия «Технодинамики» проведут реконструкцию цехов и сборочных линий, обновят испытательные базы, внедрят передовые автоматизированные технологии производства и заменят морально устаревшее и физически изношенное оборудование. «В результате наши дочерние структуры смогут конкурировать с ведущими промышленными площадками как по качеству, так и по себестоимости изготавливаемой продукции», - рассказал генеральный директор «Технодинамики» Игорь Насенков.

Правительство РФ увеличило финансирование закупок Бе-200 на этот год на 290 млн рублей

Правительство России увеличило финансирование закупок самолетов Бе-200ЧС для нужд МЧС России на 2017 год с 2,9 млрд рублей до почти 3,2 млрд рублей. Соответствующее распоряжение кабмина опубликовано на интернет-портале правовой информации. В 2018 году на эти нужды планируется направить 1 млрд 454 млн рублей. Самолет Бе-200ЧС является многоцелевым самолетом-амфибией. Он может использоваться не только для тушения природных пожаров, но и для оперативной переброски аэромобильных группировок спасателей к месту ЧС, доставки гуманитарных грузов, аварийно-спасательного оборудования и снаряжения, патрулирования и мониторинга обстановки.

Казанский авиационный завод направляет на модернизацию производства 40 млрд рублей

Об этом сообщил журналистам президент ОАК (КАЗ входит в его структуру) Юрий Слюсарь на церемонии показа опытного образца вос созданного самолета Ту-160. «Это крупнейший проект по модернизации, который идет за последние годы. Всего планом предусмотрена модернизация на сумму около 40 млрд рублей на этом заводе. Помимо восстановления процессов, которые здесь были и были 20 лет назад утеряны, в первую очередь это электронно-лучевая сварка с обжигом, здесь большое количество еще новых участков, новых процессов», — сказал он. Слюсарь добавил, что на заводе сделана современная взлетная полоса, которая оснащена системой управления воздушного движения, она позволяет испытывать все типы воздушных судов.

На площадке ЦАГИ состоялось совещание по проблемам сертификации воздушных судов

Специалисты ФГУП «ЦАГИ» обсудили с коллегами из ПАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» вопросы сертификации воздушных судов. В частности, речь шла о сертификации ближнемагистрального самолета Ил-114-300 — модернизированной версии турбовинтового Ил-114. Другой темой для обсуждения послужила модификация широкофюзеляжного дальнемагистрального транспортного самолета Ил-96-400Т - пассажирского аэробуса Ил-96-400М. Эти воздушные суда являются развитием линейки самолетов Ил-96-300. Совещание прошло продуктивно, эксперты ФГУП «ЦАГИ» получили возможность подробно познакомиться с планами работ ПАО «Ил» по упомянутым самолетам.



мир вертолетов

К 2018 году «Вертолеты России» поставят заказчикам до 70 гражданских вертолетов

По данным компании, если в период с 2014 по 2016 год поставки гражданских машин в Россию и за рубеж составляли 15-16 единиц, то к 2018 году холдинг планирует поставить заказчикам в России и мире до 70 вертолетов гражданских модификаций. Об этом на Вертолетном форуме в Москве заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин: «Основная наша машина — Ми-8. Мы его развиваем. В 2017 году была первая крупная поставка вертолетов «Ансат» с медицинским модулем. В мае — первый полет Ка-62. В 2018 году планируем поставить первые серийные вертолеты Ми-38. Уже есть заказчики...»

Китай отказался от реализации совместной с РФ программы развития тяжёлых вертолётов

Как сообщают китайские СМИ, российские авиастроители не смогли впечатлить китайских экспертов представленными идеями, и фактическое вложение средств, вряд ли бы себя окупило, однако, несмотря на этот факт, Китай готов предложить России реализацию собственной программы, что, вполне вероятно, даст шанс на совместную занятость в нескольких проектах. На сегодняшний день сектор вертолётостроения Китая весьма активно развивается, однако, из-за недостатка опыта, авиастроители из КНР не могут пока что самостоятельно реализовывать свои программы Впрочем, вполне вероятно, к 2030 году, КНР и вовсе может отказаться от покупки российских вертолётов.

Программа развития санавиации предусмотрит создание до конца будущего года 60 вертолетов

«Программа санитарной авиации была запущена в 2017 году, и на сегодняшний день произведено уже 29 вертолетов. На следующий год запланирован выпуск 31 машины», — заявил глава Минпромторга Денис Мантуров, слова которого приводит пресс-служба холдинга. Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский подчеркнул, что работа по оснащению российских регионов современными медицинскими машинами будет продолжена. По его словам, наглядным примером потребности регионов в санитарной авиации является Кировская область, где для эвакуации пациентов используется «Ансат» с медицинским модулем и вертолет Ми-2.

В ЦАГИ завершили испытания подвесного топливного бака для машин Ми-28Н и Ми-35М

Данный вид испытаний проводился с целью подтверждения качества изготовления серийной продукции, а также стабильности технологического процесса производства изготавливаемой продукции. Объект испытаний — серийный подвесной топливный бак для вертолетов Ми-28H, Ми-35М и их модификаций. Он подвергался нагружению в вертикальной и горизонтальной плоскостях с контролем виброперегрузок в критических по условиям усталости элементах конструкции. «Испытания подтвердили качество изготовления подвесных топливных баков Ми-28H, Ми-35М и их модификаций, что обеспечивает их дальнейшую безопасную эксплуатацию», — отметили в институте.

Отечественные разработчики будут привлечены к ремонту российских вертолетов в Афганистане

РФ совместно с чешской компанией отремонтирует 4 вертолёта Ми-17В-5 для Афганистана, сообщил замглавы ФСВТС России Анатолий Пунчук. Он отметил, что тендер Агентства НАТО по тыловому обеспечению и снабжению на проведение ремонта 4 вертолетов Ми-17В-5 в интересах Афганистана был выигран чешской компанией. «Хочу отметить, что одним из условий тендера было обязательное привлечение российского разработчика вертолета — АО «МВЗ им. М.Л.Миля», — сказал Пунчук. 9 ноября и.о. министра обороны Афганистана Тарик Шах Бахрами заявил в Брюсселе, что его страна больше не намерена использовать российские вертолеты.

Авиабаза Балтфлота под Калининградом усилена обновленными корабельными вертолётами Ka-29

«Вертолёты прибыли к месту постоянного базирования на аэродром «Донское». В ближайшее время экипажи для Ка-29 пройдут переучивание на базе Центра боевого применения и переучивания лётного состава МА ВМФ России (Ейск, Краснодарский край)», — сказано в сообщении пресс-службы БФ. Ка-29 — корабельный транспортно-боевой вертолёт. Предназначен для десантирования с кораблей подразделений морской пехоты и их огневой поддержки, транспортировки различных грузов. Разработан в ОКБ имени Камова в начале 1980-х годов. Капитальный ремонт Ка-29 проходят на 150-м авиаремонтном заводе (входит в холдинг «Вертолеты России»).

Омская служба санавиации получила второй вертолет для помощи жителям отдаленных сел

Как сообщили в пресс-службе Министерства здравоохранения региона, вертолет оснащен двухместным медицинским модулем, что позволяет оказывать во время полета помощь сразу двум пациентам. В Минздраве уточнили, что ведомство не владеет вертолетами, а покупает услугу транспортировки у авиакомпаний. В рамках федеральной программы на поддержку санитарной авиации в Омской области было выделено 139,6 млн рублей, в том числе 125 млн рублей из федерального бюджета, что позволило арендовать дополнительный Ми-8 еще на 150 часов. Если в прошлые годы омские врачи совершали около 50 полетов в год, то в этом количество полетов увеличено более чем в десять раз.



Работа для вертолёта

Винтокрылые труженики способны на многое. Но труд их пора оформить законодательно



Александр Щербинин

Заместитель генерального директора по маркетингу и развитию бизнеса АО «Вертолёты России» Александр Щербинин в своём выступлении дал оценку положения дел в отечественной вертолётной отрасли и изложил задачи. которые в ней решаются в настоящее время. Холдинг «Вертолеты России» отмечает качественный скачок в поставках гражданских вертолетов. По данным компании, если в периол с 2014 по 2016 годы поставки гражданской вертолетной техники в Россию и за рубеж составляли 15 — 16 воздушных судов, то к 2018 году холдинг планирует поставить заказчикам в России и мире до 70 вертолетов гражданского назначения. В гражданском секторе основной рынок должен быть российском.

Основным типом вертолёта продолжает оставаться Ми-8, который проходит процесс непрерывного развития. Наряду с ним развиваются и вертолёты других типов. В настоящее время завершена сертификация вертолета Ми-171А2, а на начало 2018 года запланирована поставка в опытную эксплуатацию первых двух воздушных судов данного типа. Эта работа ведётся совместно с основным партнёром — авиакомпанией «ЮТэйр». Кроме того, в конце 2018 года будет представлена и одна из модификаций данного

Продолжаются поставки Ми-8 в арктической модификации. Руководство холдинга планирует, что в 2018-2020 годах эти вертолеты будут поставляться по арктическим программам. В этот же период будет продолжена поставка и конвертируемой версии вертолета Ми-8, которая позволяет, оптимизировать его использование и эксплуатировать в различных видах работ.

Александр Щербинин сообщил, что в 2017 году была первая крупная поставка вертолетов «Ансат» с медицинским модулем. Уже имеются первые отзывы от эксплуантатов, а вертолет занял свою нишу в части медицинского обслуживания пациентов. В будущем 2018 году холдинг подготовит и представит обновленную VIPверсию данного вертолета.

В мае 2017 года состоялся первый полет вертолёта Ка-62. Строятся первые серийные вертолеты Ми-38, на в 2018 год запланированы первые поставки заказчикам. К концу 2018 года будет произведена и первая VIP-модификация данного вертолета.

Александр Щербинин также отметил меры по поддержке региональной авиации, для чего холдинг «Вертолёты России» ведёт работу с различными финансовыми институтами. Основными парт-

нёрами являются Сбербанк, ГТЛК с контрактами на воздушные суда санитарной авиации, «ВЭБ-Лизинг» и корпорация «Ростех». Одним из примеров успешной работы холдинга и государства является приоритетный проект по оказанию экстренней медицинской помощи гражданам Российской Федерации в труднодоступных регионах. Всего таких регионов 34, и они были отработаны совместно с Минздравом. В ближайшей перспективе в соответствии с этой программой должны быть поставлены 29 вертолётов (23 Ми-8 и 6 «Ансатов»). Часть из них уже поставлена. По «Ансатам» уже есть статистические данные по вылетам. В Волгограде, на территории Татарстана, в Кировской и Курганской областях суммарно вертолёты налетали более 1400 часов. В одном только Волгограде налёт составил 410 часов.

Сегодня уже определена перспектива развития санитарной авиации на 2018 год. В бюджете запланировано субсидирование данной программы в размере 3,3 миллиарда рублей, выпущено Постановление Правительства РФ о докапитализации ГТЛК. Ожидается, что деньги поступят уже в декабре. С данной компанией уже отработаны контрактные обязательства. При этом новые вертолёты запущены в производство ещё до поступления денег. Докладчик высказал пожелания, чтобы срок лействия проекта был продлён до 2025 года и охватил все регионы России

установку дополнительного оборудования и т.п. Мартиросов отметил заявление руководства холдинга «Вертолёты России» о намерении торговать жизненным циклом и призвал отказаться от этой политики, которая, по его словам, пагубно отразится на судьбе самого вертолёта.

Глава «ЮТэйр» отметил, что все успешные производители вертолётов демонополизируют все виды деятельности, кроме самого производства. Именно таким образом вертолёт может стать дешевле. Но при этом наблюдается опасная тенденция, состоящая, в частности, в том, что холдинг «Вертолёты России» вступает и во владение ремонтными заводами. Создавая наряду с этим монопольные структуры, производитель увеличивает цены на вертолёты. Сосредотачивая внимание на сопутствующих видах деятельности, производитель ослабляет акцент на своей основной задаче, т.е. на производстве вертолётов.

По мнению Мартиросова, производителю нужно не заниматься созданием сервисной сети, а «самому заняться удешевлением продукта». Спикер отметил также, что при этом в России создаётся парадоксальная ситуация: объём вертолётных услуг в России падает, но месторождения различных полезных ископаемых (нефть, газ и т.п.) всё больше отдаляются от инфраструктуры. Нефтяники, газовики и геологи, должны чаще прибегать к вертолётным услугам,



Андрей Шнырёв

Заместитель директора Департамента госполитики в области ГА Минтранса РФ Андрей Шнырёв выступил с докладом о деятельности по регулированию авиационных работ в России. Он отметил, что главная цель регулирования — обеспечение безопасности полётов. В докладе было проанализировано развитие нормативно-правовой базы регулирования авиаработ. До 2009 года действовали Федеральные авиационные правила ФАП-11, регулировавшие не только авиаработы, но и коммерческие воздушные перевозки. В требованиях к компаниям, осуществлявшим те либо другие виды деятельности, различий не было.

Было немало противников разделения законодательства, так как риски компаний, занимавшихся как коммерческими перевозками, так и авиаработами, расценивались как единые, в то время как, в действительности, разные виды работ подразумевали разные риски. Уравнивать эти риски — то же самое, что междугородний автобус приравнять к экскаватору, работающему в поле. Происшедшее разделение, в результате которого появились правила ФАП-249 (для авиационных работ) и ФАП-246 (для коммерческих перевозок) соответствует пункту 6 Чикагской конвенции (в которой, кстати, отсутствует пункт о сертификации авиационных работ).

При формировании процедуры регулирования следует внедрять систему управления рисками. Эта политика, которую проводит не только ИКАО, но и российское государство. О необходимости ускорить риск-ориентированный подход говорилось ещё в послании Президента Российской Федерации Федеральному собранию 1 декабря 2016 года. По словам Андрея Шнырёва, до недавнего времени областей для сертификации в России существовало во много раз больше, и это принято в мире. Сеичас их количество оптимизировано.

Специалисты Минтранса проанализировали статистические данные по деятельности гражданской авиации Евросоюза с точки зрения количества рисков. Данные, отражённые на представленной спикером диаграмме, свидетельствуют о том, что позиции Евросоюза и России являются одинаковыми. С наибольшим количеством рисков сопряжены коммерческие перевозки более 19 человек. В Евросоюзе к опасным работам причислена аэрофотосъёмка. Перевозка груза на внешней подвеске, авиационно-химические работы и ряд других работ, включая выброску парашютистов, с точки зрения рисков в Европе оцениваются так же, как и в России, т.е. причислены к опасным работам.

Андрей Шнырёв также обратил внимание, что в Европе нет



Андрей Мартиросов и Михаил Казачков хорошо понимают друг друга

Говоря об авиационных работах, Александр Щербинин отметил рост их себестоимости. Причиной этого являются рост цен на топливо, аэропортовые и другие услуги. Заказчики, как государственные, так и частные, стараются снижать стоимость оплачиваемых услуг, предъявляют достаточно жёсткие требования, бюрократизируют процедуры. Это приводит к недофинансированию авиаработ, что, в свою очередь, негативно влияет на надёжность техники и, следовательно, на безопасность полётов.

В настоящее время холдинг «Вертолёты России» работает над снижением собственных издержек. Решение этой задачи необходимо, чтобы конечный продукт, т.е. вертолёт, стал конкурентоспособен.

Генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов в своём выступлении подверг резкой критике политику холдинга «Вертолёты России», сосредоточившего в своих руках практически весь спектр услуг вертолётного дела: обучение персонала, техническое обслуживание, но, напротив, они прибегают к ним реже. Причина состоит в том, что за пять лет стоимость нового вертолета выросла на 50 процентов, стоимость ремонта двигателя ТВЗ-117 выросла в два раза, цена летного часа на Ми-8 для заказчиков увеличилась на 28 процентов. Это говорит о том, что рынок не проявляет эластичности.

Прокомментировал Мартиросов и готовящийся закон о допуске воздушных судов сверхлёгкой
авиации к полётам с коммерческой
целью. В случае принятия такого
закона глава «ЮТэйр» намерен
сам зарегистрировать компанию
— оператора сверхлёгких воздушных судов «с мотором от бензопилы» и всех конкурентов «высадить с рынка» (разумеется, честными методами).

Напомним, что к сверхлёгкой авиации причисляются воздушные суда со взлётной массой не более 495 килограмм, при этом минимальная скорость такого летательного аппарата должна быть не менее 65 километров в час. В настоящее время использование воздушных судов данного класса законодательством запрещено.

речи о регулировании деятельности коммерческой авиации предметом регулирования являются отдельные виды авиаработ. Говоря о медицинской авиации, чиновник подчеркнул, что государство должно установить правила осуществления медицинских авиаперевозок. Речь идёт о подготовке пилота, типе и оснащении вертолёта, об инфраструктуре и правилах полёта. В США рассматривают три вида авиационных работ: перевозка груза на внешней подвеске, сельскохозяйственные работы (в первую очередь распыление опасных веществ) и организация авиатуров (полётов в национальные парки). Российское авиационное законодательство будет гармонизировано с международным. Так. например, в России регулированию будет подлежать выброска парашютистов - первоначально данный вид работ не регули-

Коснулся докладчик и вопроса продления ресурса. Показателем его актуальности является, например, случай разрушения в воздухе вертолёта Ми-26. Это произошло через две недели после отъезда комиссии, решением которой погибшему вертолёту был продлён ресурс. Сама процедура продления сопряжена с рядом работ, которые подлежат оплате. Андрей Шнырёв отметил. что в авиационных правилах должна быть отражена возможность конкуренции на рынке услуг по продлению ресурса ВС.

Тему нормативно-правового обеспечения авиаработ продолжил директор агентства AroHelp Олег Аксаментов, выступивший с докладом «Правовое регулирование авиаработ по законодательству России». Он обратил внимание на то, что в действующем законодательстве по гражданской авиации понятие «эксплуатант» не является статичным.



Рамиль Ахмадеев

Согласно Приказу Минтранса России от 23 декабря 2009 года «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц. выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации» (далее – ФАП-249), эксплуатант АОН или государственной авиации не должен осуществлять предпринимательскую деятельность до регистрации в качестве предпринимателя и соответствия условиям ФАП-249.

В ряде выступлений была затронута проблема экономической эффективности авиационных работ. Руководитель Департамента АО «Вертолёты России» и представитель Экономического комитета АВИ **Рамиль Ахмадеев** выступил с докладом о состоянии и ключевых проблемах экономики авиационных работ. По данным Росавиации на октябрь 2017 года всего существуют 106 эксплуатантов, имеющих сертификат для выполнения авиационных работ. Из них у 60 в документе отражено право выполнения коммерческих перевозок, и 45 имеют сертификат эксплуатанта АОН. Парк вертолётов насчитывает 2682 воздушных судна, из которых 1818 являются российскими, 788

иностранными и 76 — штучные экземпляры. Из всего парка 45 процентов занимают вертолёты Ми-8 (1190 экземпляров), из которых 881 относятся к ранним сериям (32 процента парка). По 17 процентов занимают Ми-2 (445 вертолётов) и Robinson (455 вертолётов). Для выполнения авиаработ в 106 эксплуатантах используются 1012 вертолётов. Из них российскими являются 828 (730 Ми-8 и 49 Ми-2). Иностранными являются 184 вертолёта, из которых 89 Robinson и 59 EC (AS). Для выполнения коммерческих перевозок 60 эксплуатантов используют 858 вертолётов. В парке 10 эксплуатантов находятся 520 вертолётов, которые могут использоваться для выполнения авиаработ. Из них 208 вертолётов принадлежат группе «ЮТэйр».

В сфере авиаработ сегодня наблюдаются негативные тенденции. Они состоят в снижении доли вертолётов российского производства, старение парка и низкий процент использования тех вертолётов, которые в него входят. Заказы на авиаработы для вертолётов практически отсутствуют.

Статистические данные показывают, что первое место по наработке принадлежит Ми-8 (351732 часа), второе Ми-2 (11614), третье Ми-26 (6011), четвёртое Ка-32 (2528). Это неудивительно: сфера применения Ка-32 является по сравнению с другими вертолётами более узкой. По оценкам экспертов, чем больше налёт часов, тем меньше будет стоимость лётного часа.

Эксплуатанты используют старые вертолёты, так как на приобретение новых свободных средств нет. В структуре поставок вертолётов преобладает иностранная техника. Пики их поставок приходятся на 2008 год (130 вертолётов) и на 2013 (170 вертолётов). Пик поставок российских вертолётов пришёлся на 2008 год (40 вертолётов). Государственная поддержка операторов вертолётных работ отсутствует. Нормативная документация содержит излишние требования к вертолётным работам. В качестве одной из мер по снижению стоимости авиаработ докладчик предложил принять такие же постановления, какие приняты в отношении региональных перевозок.

Необходимость субсидирования подчеркнул и председатель правления АВИ Михаил Казачков, выступая с докладом о деятельности ассоциации за прошедшие 10 лет.

Проблемы системы лизинга отразил в своём выступлении зам. главы Минпромторга РФ Олег Бочаров. Он отметил, что необходимо ввести такой закон, по которому лизингодатель может вне судебного решения отозвать авиационную технику у лизингополучателя, у которого бизнес успехов не приносит, и передать её успешному бизнесмену.

Несомненным залогом успеха вертолётной индустрии будет наличие в ней вертолётов разных классов. Россия занимает ведущие позиции в сегментах средних и тяжёлых вертолётов, но лёгкие конвертируема. В пассажирском

вертолёты продолжают представлять собой проблемный аспект. В холдинге «Вертолёты России» ведётся работа по решению этой проблемы и соответствующие проекты существуют.

Знаменательным событием форума стала презентация лёгкого многоцелевого вертолёта VRT-500 разработки конструкторского бюро «ВР-Технологии» холдинга «Вертолёты России». Директор программы «Лёгкий многоцелевой вертолёт» Михаил Иванов проанализировал структуру мирового вертолётного парка, в котором тяжёлые вертолёты занимают долю в 3 процента (1594 вертолёта), средние-тяжёлые — 21 процент (10692), средние — 11 процентов (5450), промежуточные со взлётным весом 5-7 тонн —16 процентов (8319), лёгкие промежуточные от 3 до 5 тонн — 7 процентов (3406), лёгкие с двумя газотурбинными двигателями — 8 процентов (4063), лёгкие от 2 до 3 тонн – 16 процентов (8091). Доля лёгких вертолётов до 2 тонн составляет



Олег Бочаров

18 процентов (9515).

Данный класс и представляется целевым, хотя Россия сегодня имеет только лёгкие промежуточные вертолёты. Его представляют только Ми-2, Ка-26, Ка-226 и недавно начавший триумфальное шествие «Ансат». Российских вертолётов до 2 тонн нет. При этом потребность мирового рынка в вертолётах до 2 тонн к 2024 году, согласно прогнозам аналитиков, составит 534 единицы. При этом с 2022 года ежегодно будут списываться от 200 до 500 вертолётов данного класса.

Проект VRT-500 представляет собой вертолёт соосной схемы. Одно из его существенных преимуществ — безопасность в обслуживании, которая достигнута благодаря отсутствию рулевого винта: подойти к вертолёту с работающим двигателем можно с любой стороны. Благодаря отсутствию рулевого винта будет решена и проблема потери мощности. Несущая система будет обладать низкими уровнем шума и вибрацией. Вертолёт будет отличаться высокой маневренностью. устойчивостью к порывам ветра и пониженным уровнем шума. Он может использоваться на ограниченных площадках, в том числе и в условиях плотной застройки и сложного рельефа местности.

Кабина вертолёта будет иметь



Михаил Иванов

варианте вертолёт будет рассчитан на перевозку 5 пассажиров. По назначению вертолёт может быть пассажирским, грузовым, медицинским и учебным. В управлении он будет прост благодаря современному комплексу радиоэлектронного оборудования. Максимальная скорость полёта составит 234 км в час (у ЕС120 она равна 223 км, а у Bell-505 — 232). Полная нагрузка VRT-500 составляет 797 килограмм против 755 у ЕС120 и 760 у Bell-505. По максимальной дальности он не превосходит конкурентов — 710 километров (у ЕС120 — 735 километров, а у Bell-505 — 620), занимая по дальности второе место. Но по потолку превзошёл всех конкурентов — 6000 метров против 5182 и 5672 соответственно.

Работа по вертолёту ведётся с 2016 года, когда был подан аванпроект. К нынешнему 2017 году разработан эскизный проект, технический должен быть выполнен к 2018 году. На 2019 год намечен первый полёт, на 2021 год — сертификация типа, а поставки должны начаться в 2022 году.

На форуме также были проведены секционные заседания, где рассматривались вопросы регулирования авиационных работ, практические аспекты взаимодействий авиационных и медицинских организаций, а также состояние и проблемы развития стратегии послепродажного обслуживания российских вертолётов. Форум показал, что, вертолётный сегмент сопряжён с теми же проблемами, что и самолётный. Речь идёт об инфраструктуре по эксплуатационному сопровождению, финансово-экономических аспектах, нормативноправовой базе и т.п.

С одной стороны в отечественном авиатранспортном комплексе вертолётная составляюшая является более благополучной. чем самолётная в силу того, что в вертолётном парке преобладают отечественные ВС. Такое соотношение держится благодаря тому, что мировые производители вертолётов сосредоточены в большей степени на лёгком классе. Но чтобы наша вертолётная индустрия удерживала свои позиции и развивалась дальше, производители должны представить на рынке машины всех классов. Одних Ми-26 и Ми-8 не хватит, чтобы сохранить

Валентин ПЕТРОВСКИЙ



БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

РСК «МиГ» разрабатывает разведывательные и ударные беспилотники массой от 1 до 15 тонн

Их опытные образцы появятся уже в ближайшие годы. Об этом сообщила на выставке Dubai Airshow 2017 официальный представитель корпорации Анастасия Кравченко. «Это и разведывательные, и ударные цели. Разные классы под разные задачи», — сказала она, отвечая на соответствующий вопрос. По ее словам, для всех классов беспилотников разрабатываются отечественные двигатели. Позднее гендиректор РСК «МиГ» Илья Тарасенко сообщил, что беспилотным в будущем может стать российский перспективный перехватчик ПАК ДП (перспективный авиационный комплекс дальнего перехвата), который разрабатывается на смену МиГ-31.

FAA намерено автоматизировать выдачу в США разрешений на полеты БПЛА вблизи аэропортов

Как сообщает Bloomberg, в агентстве полагают, что такой шаг позволит снять нагрузку на авиадиспетчеров. Действующие в США правила запрещают полеты беспилотников вблизи аэропортов. Тем не менее, оператор может получить специальное разрешение на полеты. Выдачей таких разрешений занимается Федеральное управление гражданской авиации США совместно с авиадиспетчерами. Как полагают авиационные власти, число сообщений пилотов пассажирских самолетов о наблюдении несанкционированных дронов в опасной близости от лайнеров в настоящее время составляет в среднем 250 в месяц. Годом ранее этот показатель составлял около 160 случаев в месяц.

Российский производитель грузовых дронов SKYF намерен провести ICO в начале 2018 года

Ранее генеральный директор и основатель компании Дмитрий Арсентьев сообщал, что SKYF ведет переговоры с «Почтой России» по доставке посылок грузовыми дронами, первая коммерческая доставка может состояться до конца года. SKYF представляет собой беспилотную авиагрузовую платформу вертикального взлета и посадки. На базе этих технологий компания создает беспилотные летающие аппараты, которые используются в различных областях – от доставки грузов до тушения пожаров. Грузоподъемность платформы составляет до 250 кг, дальность полета — до 350 км с предельным весом в 50 кг, длительность полета — до 8 часов.

Госпредприятие «Антонов» провело испытания первого украинского ударного БПЛА «Горлица»

Это был первый полет такого аппарата. Другие подробности испытаний не уточняются, передает УНИАН. Согласно сообщению «Укроборонпрома», новый беспилотник способен находиться в воздухе до семи часов и выполнять полеты на высоте до пяти тысяч метров. Дальность действия аппарата составляет около тысячи километров. Новый аппарат планируется использовать в нескольких целях, включая разведку, корректировки артиллерийского огня и нанесения ударов по наземным объектам. «Горлица» может нести две ракеты; каких именно, не уточняется. «Горлица» получила поршневой двигатель. В конце 2016 года такой БЛА приняла на вооружение Турция

Группа «Авиационные Роботы» объявляет о слиянии с «Центром Беспилотной Авиации»

«Центр успешно работает на российском рынке с 2015 года и хорошо известен компаниям агрокомплекса. «Нас привлёк уникальный опыт краснодарских коллег по работе как с крупными сельскохозяйственными корпорациями, так и небольшими фермерскими хозяйствами» — комментирует Алена Тарасенко, генеральный директор группы «Авиационные Роботы». — «ЦБА» является лидером отрасли в этом сегменте и вместо конкуренции мы решили объединить свои усилия. «Авиационные Роботы» являются лидерами российского рынка аэрофотосъемки. Мы же добавим к этому портфолио свои методики и разработки для сельскохозяйственных заказчиков».

В Адыгее будут круглогодично применять дроны для поиска заблудившихся туристов

Парк беспилотных летательных аппаратов адыгейских спасателей пополнился тремя новыми образцами техники. Это позволит спасателям в течение всего года задействовать беспилотники в поиске заблудившихся туристов и грибников, сообщила пресс-служба Главного управления МЧС России по Республике Адыгея. В МЧС напомнили, что беспилотники уже применялись в воздушной разведке в дни майского паводка в ряде районов Адыгеи. Аппараты также были задействованы для мониторинга лесопарковых зон в пожароопасный период. Всего с начала года беспилотные летательные аппараты республиканскими спасателями применялись более ста раз.

Генштаб ВС Украины предлагает запретить полеты беспилотников над военными объектами

«С целью улучшения состояния охраны, обороны и безопасности на арсеналах, базах, складах генеральным штабом Вооруженных сил Украины предлагается запретить пролет БПЛА над этими военными объектами. Для этого Генштаб инициирует перед Государственной службой Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации внесение изменений в ряд нормативно-правовых документов». - говорится в сообщении ведомства. Ранее Генштаб неоднократно предупреждал граждан, чтобы они не запускали дроны в районе военных объектов. На военных складах на Украине неоднократно происходили пожары. Возбуждаются уголовные дела по статье «диверсия».

Ространснадзор информирует: Полеты БПЛА над Санкт-Петербургом запрещены полностью

«У нас действует документ под названием «Рекомендации по использованию воздушного пространства в зоне ограничений URL1 над городом Санкт-Петербургом». Этот документ запрещает использование беспилотных воздушных судов над городом четко и однозначно. Чтобы все-таки их использовать, необходимо изменение данного документа либо получение специальных разрешений от правительства города», — сообщил на пресс-конференции начальник отдела в сфере использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания Ространснадзора по СЗФО Василий Сизов. По его словам, количество связанных с дронами нарушений продолжает расти.

АЭРОПОРТ 2017

Благодаря законам ЕАЭС, в России появятся первые магазины duty free в зоне выдачи багажа

В крупнейшем российском аэропорту Шереметьево к Чемпионату мира по футболу 2018 года должны открыться первые в России магазины беспошлинной торговли (Duty Free) в зонах выдачи багажа. Сейчас они размещаются исключительно в зонах вылета. Новация станет возможной благодаря изменениям законодательства ЕАЭС с 1 января. Как ожидается, за счет открытия новых магазинов продажи аэропортовых Duty Free могут вырасти не менее чем на 20 процентов. Кроме того в «стерильных зонах» появятся сквозные магазины как Duty Free, так и Duty Paid (с уплатой пошлин, например, для внутренних рейсов), где пассажиры смогут делать все нужные покупки в одном месте.

К периоду снегопадов аэропорт Домодедово готовит более 90 единиц специальной техники

«Вся спецтехника оборудована датчиками системы позиционирования, что облегчает работу машин в условиях плохой видимости. Технический парк аэропорта включает 69 единиц спецтранспорта для работы в осенне-зимний период (ОЗП), в том числе снегоуборочные машины, снегоочистители, автогрейдеры для удаления снежного наката, технику для распределения химреагентов и другие. Также к работе в ОЗП для противообледенительной обработки ВС готовы 22 деайсера. С наступлением сезона низких температур сформирован необходимый резерв противообледенительной жидкости с расчетом на всю продолжительность ОЗП», — отметили в Домодедово.

Максим Соколов: Допфинансирование стройки третьей ВПП в МА Шереметьево не потребуется

Никакого дополнительного финансирования для строительства третьей взлетно-посадочной полосы (ВВП) в Международном аэропорту Шереметьево не потребуется. Об этом журналистам сообщил на бифинге министр транспорта РФ Максим Соколов. «Сегодня все необходимые бюджетные решения зафиксированы, средства, которые были дефицитными, они определены... Все средства, которые позволят завершить строительство третьей ВПП, у нас будут, сомнений в этом нет. Пока дополнительного финансирования не нужно», сказал он. Министр добавил, что взлетная полоса буден сдана до чемпионата мира по футболу 2018 года.

Аэропорт «Казань» получил премию в номинации «Лучший региональный аэропорт России 2017»

Состоялась церемония награждения престижной премии в сфере делового туризма Business Traveller Russia and CIS Awards. Международный аэропорт «Казань» по результатам голосования путешественников признан лучшим региональным аэропортом России. В голосовании приняли участие часто летающие читатели российского издания журнала Business Traveller: бизнесмены, выпускники ведущих международных и российских бизнес-школ, менеджеры крупных российских и международных компаний и индивидуальные путешественники. В настоящее время маршрутная сеть аэропорта «Казань» включает более 60 российских и международных направлений.

Международный аэропортовый комплекс «Платов» проводит тестовые испытания с волонтерами

Международный аэропортовый комплекс «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») обслужил 150 «пассажиров» в рамках комплексных испытаний перед предстоящим открытием. В роли пассажиров выступили студенты Южно-Российского государственного политехнического университета имени М.И. Платова. Перед студентами стояла задача пройти традиционным путем пассажира, вылетающего из Ростова-на-Дону внутренними рейсами, а перед работниками аэропорта «Платов» — проверить работоспособность всех технологических систем и собственную готовность к обслуживанию реальных пассажиров, сообщает пресс-служба холдинга.

В ходе реконструкции аэродромов Якутии на взлетных полосах применят новое покрытие

«Якутцемент» получил сертификат на серийное производство аэродромных плит ПАГ-14 пяти модификаций. Новый вид продукции прошел ряд необходимых испытаний, лабораторных анализов. В 2018 году в Якутии планируется реконструкция взлетно-посадочных полос в Тикси, Саккырыре и Среднеколымске. Кроме того, по проектам еще 13 аэропортов региона получены положительные заключения Главгосэкспертизы. В сезон 2017 года «Якутцемент» выпустил рекордное количество дорожных плит — 31,7 тысячи штук. Основным потребителем продукции сейчас являются строители магистрального газопровода «Сила Сибири».

Новый терминал аэропорта в Перми получит имя знаменитого баскетболиста Сергея Белова

имя Сергея Александровича Белова неразрывно связано с по летом. Сергей Белов признан во всем мире как один из величайших спортсменов. Ему как олимпийскому чемпиону, лучшему европейскому баскетболисту XX века была доверена честь зажечь огонь Олимпийских игр 1980 в Москве. Он на много лет связал свою судьбу с Пермским краем, активно развивал баскетбол в нашем городе», сказал генеральный директор Баскетбольного клуба «Парма» Александр Башминов, который и предложил назвать терминал в честь Сергея Белова. Местные жители выберут название нового терминала путем голосования, которое продлится до 30 ноября.

Менеджерами аэропортов МАУ разработаны правила поведения для всех авиапассажиров

Заместитель генерального директора по обслуживанию пассажиров АО «Международный аэропорт Шереметьево» Дмитрий Кайгородов просит губернатора Московской области Андрея Воробьева поддержать внедрение разработанных тремя аэропортами правил поведения для пассажиров аэропортов Московского авиаузла. «Нам было бы важно перенять опыт метрополитена. Существуют правила пользования Московским метрополитеном, и существует кодекс административных правонарушений (КоАП) за нарушения этих правил», - сообщил Кайгородов. Он отметил, что проект таких правил разработан тремя крупнейшими столичными аэропортами.



Мендес де Леон, Роланд Кустерс, Милдред Трёгелер, Эдуард Фальков

Полёт в киберпространстве

Процессы саморегулирования авиационного рынка отвечают новым вызовам в конкурентной борьбе

надлежит одному из государств-

членов ЕС или нескольким, а также,

когда эффективный контроль за

деятельностью авиакомпании осу-

ществляет одно или несколько го-

Понятие «эффективный конт-

роль» было введено Евросоюзом в

2008 году: это «взаимоотноше-

ния, предусмотренные норматив-

ными актами. логоворами или ины-

ми документами, которые прямо

сударств-членов ЕС

Свою миссию гражданская авиация выполняет и сегодня. Несмотря на экономический кризис и антироссийские санкции наблюдается рост авиаперевозок, который, по расчётам аналитиков, достигнет 20-22 процентов. Воздушный транспорт практически стал общедоступным, и в нынешнем году российские авиакомпании по итогам 2017 года могут достичь показателя в 100.000.000 перевезённых пассажиров в год. Такое же количество в советские годы перевозилось всем Советским Союзом в целом. Такие показатели были достигнуты во многом благодаря поддержке государства, которая заключается, в частности, в политике субсидирования ряда маршрутов, в том числе и имеющих большую протяжённость. Кроме того, государство снижает и налоговую нагрузку на авиакомпании.

Наряду с этим деятельность гражданской авиации основана на рыночных отношениях, и воздушный транспорт стал первым видом транспорта, в котором действуют частные компании. Вместе с тем Сергей Аристов, как и Олег Пантелеев, отметил, что количество перевозчиков – не всегда благо. Услуги высокого качества могут предоставить только наиболее обеспеченные из них. Поэтому, в частности, государство определяет для авиакомпании минимальное количество воздушных судов.

После банкротства «Трансаэро» были приняты меры по предоставлению государству возможности контролировать финансово-экономическую деятельность перевозчика. Судьба «ВИМ-Авиа» является показателем того, что функции такого контроля необходимо расширять. И сеголня главная залача государства состоит в том, чтобы найти золотую середину: обеспечить условия для нормального ведения бизнеса и, наряду с этим, — защиту своих граждан. Полное отсутствие регулирования приводит к нарушению прав пассажира.

Свой взгляд на законы рынка авиаперевозок и регулирование авиационного бизнеса изложила в своём выступлении Лаура Пиералини, управляющий партнёр Studio Pierallini в Риме. Она рассмотрела, в частности, один из аспектов вопроса о формах собственности и контроля в рамках законодательства Евросоюза, касающегося лицензирования авиаперевозчика. Так, например, одним из условий получения лицензии является соответствие перевозчика так называемым национальным требованиям. Эти требования действуют, когда конт-

этой статьи. Статья 4 устанавливает 4 ос-

рольный пакет акций (50 % +1) притерритории государства-участника Соглашения; основным видом деятельности компании должны быть авиаперевозки; компания должна находиться в собственности напрямую или через какое-либо государство, являющееся участником Соглашения; должна быть обеспечена возможность эффективного контроля за компанией — как со

стороны государства регистрации,

так и какого-либо участника Согла-

рен вопрос, касающийся соглашений по гражданской авиации с третьими странами. По мнению автора доклада, было бы ошибочным считать, что авиакомпании Великобритании могут выхолить на рынок Евросоюза только при условии членства в нем. Последний заключил ряд многосторонних соглашений с третьими странами в рамках соглашений об Открытом небе. Когда Великобритания вышла из Евросоюза, действие многосторонних



или косвенно оказывают решаюшее воздействие на деятельность какой-либо компании». Эффективный контроль может состоять и в проверках компании независимыми экспертными структурами, и в заключении соглашений с инвесторами с целью привлечения к контролю наиболее авторитетных из них. Комиссия может осуществлять проверку по всем пунктам: состав руководства, внутреннии системныи контроль и от чётные документы, права держателей акций, основные разрешительные документы, лизинговые соглашения, бизнес-план, кредитные соглашения, консалтинговые документы и т.п.

4 мая 1995 года Бельгия и Швейцария заключили соглашение, на основании которого Швейцария обязуется передать 49.5 процентов акций бельгийской авиакомпании Sabena. В письме от 12 мая того же года бельгийское правительство изложило просьбу к комиссии в соответствии со статьей 4 Правил 2407 от 1992 года проверить: исполняет ли Sabena требования

новные национальные требования: место базирования компании и зарегистрированный офис, если он есть, могут быть расположены на

В докладе Лауры Пиералини была затронута и тема альянсов авиакомпаний. В качестве примера рассмотрен равноправный альянс между Alitalia и Etihad Airways. До образования этого альянса Etihad приобрела миноритарный пакет акций таких авиакомпаний, как Air Berlin. Aer Lingus, Air Serbia, Darwin Airline и совсем недавно — Alitalia. Все составляющие бизнеса «старой» Alitalia (имущество, соглашения, найм, орзация трафика, слоты и т.д. перешли в «новую компанию».

Etihad Airways инвестировала в Alitalia 560 миллионов евро, из которых 387,5 миллионов предназначались для увеличения доли капитала, 112,5 миллионов для приобретения 75 процентов доли по карте Miglia (программа поощрения часто летающих пассажиров). 60 миллионов предназначались для выкупа слотов в лондонском аэропорту Хитроу у «старой» Alitalia с последующей передачей «новой компании». А 8 июня 2017 года Европейская Комиссия ввела в действие руководство, касающееся собственности третьих стран и контроля за деятельностью авиакомпаний стран Евросоюза. Главная цель этого руководства – гарантировать инвесторам из третьих стран прозрачность деятельности.

В докладе был также рассмот-

соглашений между ней и рядом стран было прекращено. Сегодня возможны варианты: присоединиться к соглашениям с Евросоюзом как третья страна либо заключить новые двусторонние соглашения со всеми входящими в него странами.

Вопросы конкуренции были затронуты в докладе, с которым выступила Лейла Каплан, преподаватель воздушного права и введения в турецкое трудовое праву университета Озиегин (Стамоул, турция). Развитие гражданской авиации Турции стало примером того, как конкуренция сделала воздушный транспорт доступным. Когда Turkish Airlines перестала быть единственным авиаперевозчиком в стране, снизились цены на авиабилеты.

В ходе дискуссии главным предметом обсуждения стал вопрос, должно ли государство регулировать авиационный бизнес и конкуренцию. Декан юридического факультета Санкт-Петербургского университета Сергей Белов считает, что конкуренция должна представлять собой естественный процесс и в этом случае вмешательство государства не потребуется - недобросовестные игроки рынка покинут его без вмешательства извне. Примером является положение на рынке авиакомпании «Победа»: многие её бывшие клиенты, столкнувшись

Окончание. Начало на с. 2



Олег Пантелеев, Лейла Каплан, Лаура Пиералини, Сергей Белов, Сергей Аристов

со случаями нарушения прав пассажиров, заявляют, что самолётами «Победы» никогда летать не будут, а соответствующие заявления размещают в социальных сетях. Наличие таких заявлений могут пагубно повлиять на репутацию «Победы», и, как следствие, на неё положение на рынке. И никакого вмешательства государства не потребуется.

Контроль за деятельностью перевозчика могут осуществлять и негосударственные органы, в частности, страховые компании. Деятельность воздушного транспорта должна осуществляться на принципах безопасности, социальной значимости и свободного доступа на рынок. Но осуществлять излишний контроль за ведением бизнеса – значит, возвращаться не к лучшему наследию советских времён.

Угрозы кибератак в гражданской авиации проанализировал юрисконсульт Мюнхенской перестраховочной компании Роланд Кустерс. Угрозы возникают в связи с возросшей зависимостью от киберпространства. Бортовые системы воздушных судов соединены с наземными системами. Необходимость обеспечения защиты цифровых активов и кибербезопасности продиктованы глобальными вызовами, с которыми сталкивается гражданская авиация. Наиболее **УЯЗВИМЫМИ ЯВЛЯЮТСЯ СИСТЕМЫ** управления воздушным движением, поэтому они в первую очередь и являются объектами страхования.

Глобальные навигационные системы являются в наибольшей степени комплексными и интегрированными, в связи с чем стали широкомасштабной целью для кибератак. Объектами для них являются также системы спутниковой связи. В настоящее время в мировой гражданской авиации наблюдается тенденция перевода систем управления воздушным движением с земли в космос. В практику авиатранспортной деятельности сегодня активно вводится система АЗН-В. Её сущность состоит в том, что наблюдение за воздушным судном осуществляется со спутника. Данная система решает те же задачи, что в прошлом РЛС — определяет скорость, высоту и направление полета са молёта. Точность этих данных зависит от исправности работы бортовых систем. Существенную проблему может вызвать ошибка сигнала, которая вызывает выход из строя GPS.

Опасность кибератак повысилась в связи с переходом от внешнего управления воздушным движением к дистанционному. Последнее уже используется в военной авиации и отчасти в гражданской. В настоящее время также внедрена ANS – связанная с компьютером бортовая навигационная система, которая определяет скорость движения самолёта без каких-либо внешних отправных точек. Помимо этого сегодня внедряется система управления полётом FMS — специализированная компьютерная система, предназначенная для автоматического поиска среди нескольких вариантов решений одного верного. Эта система при наличии карты маршрута полёта может автономно вести самолёт. Она управляется с помощью обычной клавиатуры или сенсорного экрана.

Объектом угроз нередко бывают системы связи между различными видами бортовой аппаратуры. Уязвимые точки могут определяться как на борту, так и на земле. Кроме того, атаки могут быть направлены на планшеты с картами полётов, которые сегодня используются в гражданской авиации. Компьютерными вирусами может быть заражена аппаратура, устанавливаемая на самолёт сторонними поставщиками. Вирусы могут проявить себя не сразу, а по мере достижения определённой высоты полёта, например, в 10000 футов или когда самолёт после установки данного оборудования успел совершить около 30 полётов. Вирус искажает отображаемую на дисплее информацию, а также может включить автопилот. После этого пилоты теряют способность управлять самолётом

Есть предположение, что трагедия с самолётом АЗ30 авиакомпании Air France произошла именно по этой причине. Ответственность производителя самолёта или оборудования определить трудно. Для этого нужно знать главное: как и на каком этапе полёта вирус поразил программу. Если причиной его попадания является ошибка разработчика или дефект производства, ответственность за авиационное происшествие, которое вызвал вирус, несёт разработчик либо производитель.

Докладчик привел и примеры авиакатастроф, к которым привели компьютерные вирусы. Одна из них произошла в Мадриде в августе 2008 года с самолётом авиакомпании Spanair, который упал при взлёте. Расследование показало, что самолёт потерял управление сразу же после взлёта. Механизация крыла (предкрылки и закрылки) не были поставлены во взлётное положение, при этом не сработала соответствующая сигнализация. В ходе расследования также выяснилось, что компьютерная программа, от вечающая за систему управления самолётом, была заражена вирусами, напоминающими «Траян». Вирусы могли попасть в программу извне либо компьютер был заражён внутри самой компании. В этом случае он мог заразить и всю систему. Уязвимость компьютера повышается, как только он отсоединяется от сети. От того, стал вирус непосредственной причиной катастрофы или нет, зависят и применяемые правила страховых выплат.

Известны также случаи DDoS – атак на системы бронирования авиабилетов. Большое количество комностеров начинают посылать сигналы на компьютеры, находящиеся в аэропорту, и в итоге им отказывают в обслуживании. Такой случай отмечен в Варшаве — аэропорт был перегружен и многие рейсы были отменены либо отложены. Согласно закону от 2004 года в случае отменьили задержки рейсов авиаперевозчик должен выплатить пассажирам компенсацию. Доказать, что причиной отмен и задержек рейсов стало заражение компьютеров вирусами, непросто. ИКАО и Евроконтроль разработали руководящие документы против кибератак, но действующее законодательство гражданской авиации в этой сфере заслоном не является.

Свою точку зрения на кибербезопасность изложила Милдред Трёгелер, директор по техническим и правовым вопросам в Европе компании «Boeing Co». По словам спикера, предпосылкой к киберугрозам может являться и стремление иметь Интернет везде, в том числе и на борту. К 2024 году возможность пользоваться Интернетом в самолёте будет предоставляться на 70 процентах всех рейсов. Аппаратура, обеспечивающая Интернет на борту, также может стать объектом кибератак. Но вопрос защиты этой аппаратуры проработан достаточно тщательно, и самолёт не получит сертификат до тех пор, пока система доступа в Интернет не будет защищена.

Не следует также забывать, что технологии, используемые хакерами для кибератак, быстро меняются. В 2012 году корпорация Воеіпд предложила создать Центр сбора информации с целью обмена опытом обеспечения кибербезопасности с другими компаниями. Воеіпд стал одним из основателей Центра, который со временем стал международным. Этими вопросами занимаются также корпорация Airbus и авиакомпания «Люфтганза». В будущем Центр начнёт взаимодействовать и с финансовыми структурами.

В Европе в отличие от США подход к вопросам кибербезопасности в большей степени ориентирован на государство. В настоящее время выдвинута инициатива по созданию Европейского центра по кибербезопасности. Цель создания такого Центра — повысить уровень обмена информацией между государственными и частными компаниями. Процесс проходит непросто: из 28 государств Евросоюза не каждое соглашается делиться информацией. Оценивая угрозу кибератак, необходимо отличать их по возможным последствиям, которые могут иметь экономический характер либо влиять на безопасность авиационной деятельности.

Начальник отделения — главный конструктор по радиоэлектронному оборудованию ГосНИИ АС Эдуард Фальков отметил необходимость обеспечить защиту от непреднамеренных ошибок, которые могут возникать в ходе взаимодействия самолёта с наземными системами УВД или с другими воздушными судами. Он также обратил внимание на существенный недостаток системы АЗН-В: в ней полностью отсутствует система защиты информации и обеспечения конфиденциальности. В Санкт-Петербурге был проведён опыт по выведению системы АЗН-В из строя – для этого хватило 5 минут. Система начала давать сбой и показала во много раз большее количество самолётов по сравнению с тем, сколько их находилось в воздухе в действительности.

В 2017 году был издан документ по авиационному наблюдению, которому предшествовал ряд событий. показавших несостоятельность АЗН-В в нынешнем виде. Специалисты убеждены, что система должна взаимодействовать со вторичным локатором или системой мультилатерации (это система, предназначенная для точного определения местонахождения самолётов, которые не передают свои координаты в системе АЗН-В, но оборудованы ответчиком одной из стандартных систем транспондеров. Этот способ определения местоположения самолёта основан на разнице во времени прибытия сигнала, излучаемого в направлении трёх или более приёмников). В упомянутом документе говорится, что системы мультилатерации предназначаются для проверки данных, полученных со спутников. В воздухе также нужны аналогичные системы. Таковой является «TCAS», действующая только на короткие дистанции и установленная только на крупных самолётах. Самолёты авиации общего назначения и вертолёты не рассматриваются. Предлагаемая система представляется несуразной: если есть система мультилатерации, зачем сама АЗН-В?

Одним словом, возникновение проблемы кибербезопасности привело к радикальному пересмотру парадигмы, т.е. к повороту на 180 градусов. Между тем, система АЗН-В установлена на десятках тысяч воздушных судов, включая и отечественные.

В России документ, касающийся АЗН-В, подготовлен Минтрансом и утверждён Аркадием Дворковичем. Но Росавиация настаивает на его переработке. В документе речь идет о том, чтобы для поддержки АЗН-В установить в России около 4000 систем мультилатерации. Они должны действовать независимо от трафика и даже от того, есть самолёты в воздухе или нет.

Была предложена и идея самоорганизующейся воздушной сети. Её создают находящиеся в воздухе самолёты, которые обмениваются различными сообщениями. В такой сети кибербезопасность обеспечена – она доступна только авторизованным пользователям.

...В ходе конференции были проведены дискуссионные панели, касающиеся также проблем нормативно-правовой базы эксплуатации беспилотных летательных аппаратов, развития системы лизинга и новых тенденций, связанных с изменением меры ответственности авиаперевозчиков. В одном из очередных выпусков нашего издания мы расскажем и об этом.

Пётр КРАПОШИН,

специальный корреспондент «Воздушного транспорта», г. Санкт-Петербург. ИНТЕГРАЦИЯ

«Ничего нового в вопросе возобновления авиационного сообщения с Египтом пока нет»

— ответил журналистам министр транспорта Максим Соколов на вопрос о сроках начала полетов в АРЕ. Авиасообщение с Египтом было прервано в ноябре 2015 года после теракта над Синайским полуостровом, унесшего жизни более 200 россиян, пассажиров лайнера «Когалымавиа». В начале сентября 2017 года Владимир Путин выразил надежду, что в ближайшее время авиационное сообщение с Египтом будет восстановлено в полном объеме «при условии уверенности российских экспертов в безопасности полетов». Однако после недавней атаки террористами мечети эр-Роуда на севере Синайского полуострова шансы на возобновления авиасообщения между Россией и Египтом равны нулю.

Завод по сбору комплектующих для Boeing откроют в 093 на Урале до конца 2018 года

Резидент особой экономической зоны (ОЭЗ) «Титановая долина» в Свердловской области компания Ural Boeing Manufacturing (UBM, совместное предприятие ВСМПО-Ависма и Boeing) запустит производство по сбору комплектующих для самолетов до конца 2018 года, сообщили в департаменте информации региона. 23 ноября UBM начал завоз станков из Японии. На UBM будут производиться элементы фюзеляжа планера самолета, конструкций крыла и пилонов, деталей шасси для всех моделей гражданских программ Boeing: 737, 777 и 787 Dreamliner и новой модели 777X. Общий объем инвестиций в проект составит 5,5 млрд рублей, а благодаря его реализации будет создано 230 рабочих мест.

Новый аэропорт израильского курорта Эйлат заработает полностью в октябре 2018 года

«Сегодня проект вышел на финальную стадию: уже построена диспетчерская башня, завершается строительство здания терминала. По предварительной информации, аэропорт Рамон начнет полноценно функционировать в октябре 2018 года», — говорится в сообщении Ассоциации туроператоров России (АТОР). Эйлат принимает туристов через два аэропорта. Внутренние рейсы прилетают в аэропорт в центре города, международные — в аэропорт Овда, который находится в 60 км от курорта (россияне прилетают именно сюда). Согласно прогнозам, Овда обслужит в этом году порядка 400 тысяч пассажиров, что в два раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

МВК одобрила заключение инвестконтрактов с компанией ЗАО «Хамильтон стандард — Наука»

Состоялось заседание Межведомственной комиссии под руководством замглавы Минпромторга России Василия Осьмакова по оценке возможности заключения специальных инвестиционных контрактов (СПИК). Предметом обсуждения стал проект по освоению производства теплообменников для систем кондиционирования и терморегулирования самолетов на базе подразделения компании «Хамильтон Стандард — Наука» в городе Кимры Тверской области. ЗАО «Хамильтон Стандард — Наука» специализируется на проектировании и производстве авиационных агрегатов, которые успешно эксплуатируются на самолетах ведущих авиастроительных компаний мира.

Самолет ВКС России доставил на лечение в Екатеринбург учительницу из Таджикистана

«Обращение с просъбой о помощи командованию Центрального военного округа поступило от посла России в Таджикистане, — рассказал помощник командующего войсками ЦВО полковник Ярослав Рошупкин. — В результате несчастного случая педагог получила сложный перелом бедренной кости». Светлана Николаевна более 35 лет преподавала русский язык и литературу в Таджикистане, учила детей военнослужащих в школе города Нурек. На помощь пришли медики российской 201-й военной базы, которые обследовали пациентку и приняли решение направить ее для стационарного лечения в Центральный военный клинический госпиталь имени Вишневского в Подмосковье.

Дагестанский концерн «КЭМЗ» запланировал выпустить три многоцелевых самолета МАИ-411

Об этом сообщили в пресс-службе администрации главы и правительства республики по итогам поездки на предприятие полпреда президента в Северо-Кавказском федеральном округе Олега Белавенцева и врио главы Дагестана Владимира Васильева. Самолет МАИ 411— аналог европейского CS-23 и американского FAR-23 - имеет прочную алюминиевую конструкцию, обшитую сверхлегким композитным материалом. Специалисты считают, что этот недорогой самолет будет востребован в РФ и может быть конкурентоспособным за рубежом. Самолет может эксплуатироваться на недорогих горючесмазочных материалах, его расходные характеристики сравнимы с автомобильными.

Россия не планирует отказываться от участия в авиасалоне Farnborough в будущем 2018 году

Не смотря ни на что, Россия планирует представить гражданскую продукцию на авиасалоне в Farnborough (Великобритания), заявила руководитель пресс-службы Минпромторга РФ Залина Корнилова. «ОАК, как и в 2016 году, планирует представить гражданскую авиатехнику. «Вертолеты России» представит макеты своей продукции», — уточнила она. 21 ноября замдиректора ФСВТС Анатолий Пунчук сообщил, что организаторы Farnbourough запретили России выставлять свою военную продукцию на выставке в 2018 году. В свою очередь вицепремьер Правительства РФ Дмитрий Рогозин назвал запрет организаторов авиасалона глупым решением.

Компания TAV Airports Holding планирует начать строительство аэропортов в Киргизии

Премьер-министр Сапар Исаков встретился с исполнительным директором международной компании TAV Airports Holding Мустафой Сенером. Стороны обсудили перспективы сотрудничества, в частности, инвестирование компании «TAV Airports Holding» в модернизацию международных аэропортов «Манас» и «Ош». Сенер проинформировал, что TAV Airports Holding управляет 17 международными аэропортами в различных странах и общий пассажиропоток составляет 100 миллионов человек в год. Компания является одним из ведущих операторов аэропортов в мире. Он сообщил также об аналогичных проектах, реализованных компанией в Грузии и Македонии.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Американские пассажиры жалуются на перевозчиков за некачественные услуги

В соцсетях граждане США устроили своеобразное состязание предоставляя фотографии и видеозаписи, некачественных услуг, что оказывают им авиакомпании. В большинстве, речь идёт об откровенном нарушении безопасности.

В частности, опубликованы десятки фотографий того, как воздушные суда осуществляют перелёт без некоторых элементов внешней обшивки, с антисанитарными условиями в туалетах, с некачественным сервисом на борту и пр. Пассажиры пытаются привлечь внимание и руководства авиаперевозчиков, и специалистов, отвечающих за организацию воздушных перевозок, так как в подавляющем большинстве случаев, авиакомпании ставят под угрозу жизни людей. За прошедший год число жалоб в Министерство транспорта США выросло более чем вдвое (по сравнению с предыдущим годом). В 10 самых крупных авиакомпаниях среднее число жалоб на 100 тысяч пассажиров выросло с 1,56 до 3,23.

Никаких ограничений для доступа к месту катастрофы Ту-154 не существует

Никаких ограничений доступа к месту смоленской авиакатастрофы, в которой в 2010 году погиб президент Польши Лех Качиньский, не существует, заявил первый заместитель министра иностранных дел РФ Владимир Титов.

Как сообщил дипломат, в августе этого года МИД Польши обратился с просьбой прояснить обстановку вокруг места катастрофы самолета президента Польши 10 апреля 2010 года на подлете к аэродрому «Смоленск-Северный». «Польских коллег встревожили сообщения о коммерческих сделках с земельными участками, прилегающими к этой территории, что якобы способно заблокировать публичный доступ к району авиакатастрофы. После проведенных проверок официально ответили Варшаве: никаких ограничений в этом плане по-прежнему не существует», — сообщил Титов. На борту Ту-154 находились 96 человек: 88 пассажиров и 8 членов экипажа летевших на траурные мероприятия в Катыни.

МАК: При заходе на посадку у L-410

возникла нештатная ситуация с двигателем Комиссия по расследованию продолжает работу на месте катастрофы. К работе привлечены чешские специалисты, в том числе представители производителя двигателей (компания GE Aviation Czech).

Проведено копирование и расшифровка данных бортовых регистраторов. Полученная параметрическая и звуковая информация в настоящее время анализируется специалистами Научно-технического центра МАК. «По результатам предварительного анализа информации установлено, что в процессе захода на посадочную площадку Нелькан, на высоте 150 м, на борту ВС возникла нештатная ситуация, связанная с работой правой силовой установки. В дальнейшем, произошло торможение самолета, энергичное кренение вправо (бортовым самописцем зафиксированы значения крена более 180 градусов) и столкновение с землей. Попытки экипажа парировать кренение к успеху не привели», — отметили в комитете.

Самолет Pegas Fly приземлился в Китае из-за перебравшего пассажира

21 ноября самолет авиакомпании Pegas Fly («Икар») совершал рейс Ik 2577 Тюмень — Нячанг во Вьетнам. Из-за пассажира, которому во время полета стало плохо, командир корабля совершил посадку в Китае.

Медики сняли больного с самолета, но после оказания помощи, мужчина вернулся на борт. «Оказалось, что перед вылетом он перебрал виски с колой, а в небе развезло. В итоге нам не давали разрешение на взлет еще 6 часов, так как китайские власти ждали оплаты от авиакомпании за оказанные услуги. Что творилось в самолете трудно описать. Многие летели с детьми и у многих сдавали нервы», — сообщает пассажир. В итоге полет растянулся на 16 часов. Все прилетели уставшие и голодные, так как обед на борту был предусмотрен всего один раз. «В очередной раз банальная пьянка перед полетом окончилась головной болью всех пассажиров и самой авиакомпании», — подытожил турист.

У самолета с 86 пассажирами

в воздухе отказали сразу оба двигателя

Самолет компании «Газпром авиа», перевозивший 86 вахтовиков из Уфы в Ямбург (Ямал), экстренно вернулся в столицу Башкирии. У судна оказались сломаны оба двигателя, сообщают местные СМИ.

Пилоты несколько часов кружили над Уфой, чтобы сжечь горючее в заправленных «под завязку баках, а затем совершили жесткую посадку на неисправном самолете, поясняет «Север Пресс», ссылаясь на источники в транспортной прокуратуре. На борту находились ямальские вахтовики, к счастью, обошлось без пострадавших. Правоохранители начали проверку.Получить комментарии по свежим следам в офисе «Газпром авиа» утром 20 ноября не удалось — на звонки журналистов здесь никто не ответил. Ранее в тот же день в Великобритании потерпело крушение самое большое в мире воздушное судно — Airlander 10, гибрид самолета и дирижабля. Оно упало на поле в Бедфордшире, зацепившись в полете за деревья.

В Польше обвинили в подлоге комиссию по расследованию падения Ту-154

Минобороны Польши считает, что члены «комиссии Миллера», расследовавшие катастрофу самолета Ту-154 президента Леха Качиньского, совершили преступление и «несут ответственность за введение в заблуждение».

«Минобороны подало заявление в прокуратуру о возможности совершения преступления некоторыми лицами из государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий, которой руководил Ежи Миллер», заявил глава ведомства Антони Мачеревич в эфире телеканала «Республика». Он пояснил, что комиссия Миллера «несет ответственность за введение в заблуждение в четырех вопросах». В частности, о присутствии в кабине пилотов главкома ВВС Польши генерала Анджея Бласика. Данные расшифровки «черных ящиков» полностью подтверждают, что в кабине пилотов самолета до момента авиакатастрофы находился Бласик, который действительно оказал прямое давление на экипаж.

Тень в чистом небе

Как недосягаемый самолет Пауэрса в один момент стал «целью 8630»

Старший лейтенант Урбанович открыл дверь кабинки и вышел на площадку, на которой размещалась вся их техника. Здесь, на высоте 4483 метра над уровнем моря, до весны еще было долго. Повсюду лежал снег, лед переливался тонкими оттенками голубовато-бирюзового. Он хмыкнул, вспомнив, как полгода назад, только что приехав сюда, он испытывал приступы горной болезни. Сейчас к высоте он уже

Тишина... Тарахтение генераторов не в счёт: со временем его

Здесь десять месяцев зима, а остальные месяцы напоминают не то раннюю весну, не то позднюю осень, «На Чукотке хоть выслуга лет идёт», — недовольно бурчали офицеры, уже полгода прослужившие в этих экстремальных условиях.

Да, здесь нелегко. Но он сам выбрал место службы. Через два года обещали замену.

Местоположение радиолокационной станции на большой высоте, почти у вершины хребта. среди вечных льдов и снегов, было выбрано совсем не случайно. Внизу в 50 километрах проходило шоссе, по которому доставлялись все необходимые грузы. На высоте почти около четырёх километров отроги гор и разряженная атмосфера мало мешали устойчивому приему слабых сигналов, поэтому тянь-шаньская станция «просматривала» небо гораздо дальше других. Несмотря на экстремальные условия, личный состав отдельной радиолокационной роты войск ПВО (она же воинская часть 43571) под командованием майора Кулагина исправно нёс нелёгкую

...Урбанович еще раз глубоко вдохнул прохладный воздух, затем открыл дверь и вошел внутрь кабинки. Уселся за свой стол, открыл «Инструкцию о проведении регламентных работ» и углубился в чтение.

1 мая 1960 г.,

6 часов 23 минуты местного времени, 2 часа 23 минуты московского времени.

Пакистан, авиабаза ВВС США Пешавар

...Подъехавшие к U 2 на джипе Шелтон и Рэнкин объявили, что несколько минут назад они, наконец, получили разрешение на вылет.

На днях зарубежное изда-

Окончание. Начало на с. 2

ние Aviation Week опубликовало статью, рассказывающую о жалобе командира 95-й экспедиционной истребительной эскадрильи ВВС США на то, что летчики стелс-истребителей F-22 совершенно не способны отследить российские самолеты Су-35 и Су-30СМ в небе над

Встревоженный подполковник, имя которого осталось в тайне, уверяет, что американская разработка пятого поколения, которая покрыта дорогостоящим стелспокрытием, якобы позволяющем самолету оставаться невидимым, абсолютно не работает, когда она сталкивается с российскими истребителями четвертого поколения. Инциденты, связанные с встречей самолетов в небе над Сирией стали все чаще, что уже порой вызывает неподдельный страх у американцев. И это вполне объ-



Обломки американского самолёта-разведчика U-2 в современной экспозиции Центрального Музея Вооружённых Сил России в Москве

Слава богу! Через пару часов начнутся полёты самолётов примыкающего к базе местного аэропорта, и совсем необязательно посторонним наблюдать, пусть даже издали, взлёт этой темной птицы.

Техник помог застегнуть шлем. пожелал счастливого пути и закрыл фонарь кабины U 2. Затем он откатил приставную лестницу.

Взревел двигатель, самолёт задрожал на тормозах. Последние проверки бортовых систем. — и U 2 медленно покатился по рулёжной дорожке к началу взлетнопосадочной полосы, развернулся и снова замер.

Получив разрешение на взлёт, Пауэрс перевёл двигатель на режим максимальной тяги и отпустил тормоза. Краем глаза он увидел, что часы показывают 6 часов 26 минут местного времени.

Словно нехотя, до предела заполненный топливом самолёт начал разбег, постепенно ускоряя движение. Последним напутствием в шлемофоне прозвучали слова Рэнкина: «С богом!».

...Самолёт медленно набирал высоту.

Слева и прямо к северу тянулся хребет Спинагор, справа — отроги Гималаев. Пауэрс держал курс на север, туда, где светилась розовым цветом в лучах утреннего солнца пирамида Тирич-Мира, высочайшая вершина Гиндукуша, вздымавшаяся до высоты 7746 метров над уровнем моря. За ней уже виднелись семитысячники Памира.

Пройдя, примерно, половину расстояния до Тирич-Мира, поднявшись выше хребта Спинагор, Пауэрс взял курс 345, то есть, направив U 2 на 15 градусов западнее первоначального направления.

В целом, трасса полёта была близка к так называемой ортодромии — дуге кратчайшего расстояния, соединявшей две точки на земной сферической поверхности. Отклонения от неё вызывались необходимостью заснять урановые рудники Таджикистана и оборонные предприятия Ташкента. В вертикальной плоскости U 2 летел по кривой экономного расхода топлива.

Высота 16000 метров... 17000... 18000... Самолёт вяло поднимался вверх, но пилот не форсировал события, памятуя о необходимости экономного расхода горючего: ведь в течение ближайших 7-8 часов заправка не предвидится.

На большой высоте уже ощущалась кривизна земли. Внизу проплывали хребты. Ослепительно ярко сверкали заснеженные вершины. Над ним в чёрном небе мерцали звезды (на больших высотах небо остается чёрным и днем). Ярким серпом серебрилась луна. Ниже к горизонту, где плотность воздуха нарастала, чёрный цвет постепенно переходил в тёмно-синий, затем синий, затем голубой.

Красота, доступная немногим. Не каждый может такое даже вообразить. И он был один в этой части Вселенной. Один...

...Внезапно на приборной доске замигала красная лампочка, а в шлемофоне раздался слабый характерный писк индикатора облучения, настроенного на частоты русских радиолокационных станций.

Его обнаружили!

1 мая 1960 г.,

9 часов 18 минут местного времени 5 часов 18 минут московского времени.

СССР, Тянь-Шань, радиолокационная станция в/ч 43571

Старший лейтенант Урбанович отложил «Инструкцию о проведении регламентных работ» в сторону, посмотрел на экран, затем немного подстроил его. Одна точка на строке экрана выглядела неуловимо ярче других. «Показалось», — подумал он.

Понаблюдав за этой зоной несколько минут и оценив изменение яркости и координат точки, Урбанович понял, что это подвижный объект

- Внимание! Азимут 184! резко и чётко произнес он.

Дежурный расчёт, встрепенувшись, быстро нашёл объект на своих экранах. Закипела работа. Командир старший лейтенант Щлещинский отложил блокнот и тоже впился глазами в экран. Сонное царство кабинки в мгновение ока превратилось в сгусток кипучей энергии. Посыпались локлалы: азимут..., курс..., высота...

Что командир думает по этому поводу? — поинтересовался Урбанович.

Щлещинский на минуту задумался, еще раз взвешивая и проверяя информацию.

– Я думаю, что это та самая цель, — негромко ответил он.

Вчера перед заступлением на дежурство их инструктировали в штабе об ожидаемом появлении объекта, идущего на большой высоте, между 3 часами ночи и 7 утра в секторе со средним азимутом 190 градусов. «Докладывать немедленно!», — предупредил офицеров начальник штаба. — «Возможно, он пересечёт границу».

Щлещинский решительно подвинул к себе телефонный аппарат.

..В Москве в Главном штабе ПВО обнаруженный объект включили в специальный каталог как «цель 8630».

Владимир ИВАНОВ «Тень в чистом небе» - СПб., Политехника-сервис, 2017 г.

«Я просто не видел этого парня»

Рассказ американского пилота F-22 о встрече с Cy-35 в Сирии

яснимо. Ведь в арабской республике остается все меньше мест. где могут располагаться серьезные скопления террористов.

В итоге случаются моменты, когда силы США и России подлетают к одному и тому же месту. Чаше всего это происходит в ночное время суток. Американский пилот сетует на то, что истребители F-22 обладают целым списком недостатков по сравнению с Су-35, который, стоит отметить, из самолетов предыдущего поколения (класс 4++). При одной из таких «ночных встреч» пилот США смог увидеть Су-35 только фактически уже перед собой. И то, лишь потому, что российский пилот специально подлетел, чтобы себя илентифицировать. Однако как только стало понятно,

что это самолет РФ, который не будет наносить удар по F-22, он мгновенно пропал. Подполковник ВВС США уве-

ряет, что просмотрел радары, но на них цель была размыта, появляясь то в одном месте, то в другом. Попытки засечь его визуально тоже не принесли результата. «Я просто не видел этого парня», сообщил командир. По его мнению, такое отставание американского истребителя связано с тем. что на шлеме пилотов отсутствует система автоматического целеуказания. Да и сам истребитель не оснашен набором датчиков, необходимых для идентификации самолета ночью. «Очевидно, что у русских с этим все в порядке, сетует пилот.

Американец также признал, что подготовка российских пилотов очень высока. Полеты в Сирии требуют намного более быстрого принятия решений, чем учат обычно в военных частях США. Кроме того, авиация Штатов в САР уже довольно давно, но так и не привыкла к особенностям региона, а россияне в Сирии летают так, как будто всю жизнь там провели.

Подводя итог сказанному можно отметить высочайший уровень профессионализма российских пилотов и крайне надежную и технологичную технику РФ, которая по многим аспектам превосходит американские образцы. Ведь реальный боевой опыт намного важнее, чем технико-тактические характеристики машин на бумаге.

Программа Boeing 797 Middle of the Market Aircraft (MOM) будет запущена в следующем году, если не случится ничего экстраординарного. Начало эксплуатации новинки в этом случае ожидается примерно в 2025 году. На неё есть потенциальный спрос уже сейчас — и даже существуют авиакомпании, не готовые ждать так долго. Что они могут выбрать?

Airbus A330-200. Он доступен прямо сейчас. Топливо дёшево и, как ожидается, останется дешёвым в следующем десятилетии, поэтому средний расход в 5 900 килограммов за час полёта для авиалайнера подобного размера позволяет сделать его прибыльным.

Airbus A330-800. Он вполне экономичен - расходы на его эксплуатацию на 10 процентов ниже расходов на A330-200. Новые более совершенные двигатели будут служить инструментом хеджирования против роста цен на топливо в течение ещё очень длительного времени.

Ещё не существующий Airbus A330-800neo (будет оснащаться двигателями Rolls-Royce), макет Воеing 787-8 — столь же эффективная модель, что и A330-800, и аналогичного размера. Причём, существующая в реальности, а не только в виртуальных чертежах.

A321neo +, обещанный Airbus в ближайшие годы.

И есть ещё не самый очевидный результат, потому что оглядываться — часто не принято.

Промежуточное решение

Boeing 797 — это не только пул потенциальных покупателей, это ещё и целый ряд сомнений.

В основе всего — двигатели. Нет уверенности в том, что новая силовая установка будет готова в срок. Все три основных поставщика американского авиастроительного концерна изучают возможности в диапазоне тяги 200 кН и последующий спрос на эти разработки.

GE Aviation и его совместное с Safran предприятие CFM International оценивают модернизацию своих GEnX и CFM LEAP, соответственно.

Pratt & Whitney предполагает масштабирование нового редукторного двигателя PW GTF.

Rolls-Royce находится на полпути собственной эволюции к основной перспективной технологии UltraFan и не имеет не только готового решения, но даже чёткого видения, на основе какой именно модели будет построен мотор для маленького по нынешним меркам британской компании Boeing 797.

Соответственно, Boeing должен предложить приемлемое временное решение.

Новый 737 MAX 10, самый большой узкофюзеляжный самолёт в его линейке, не является моделью сектора МОМ. С дальностью полёта менее 6 000 километров он не может эффективно работать на трансатлантических маршрутах.

Его рынок — внутренние рейсы в США, Европе, Северной Африке, на Ближнем Востоке и короткие линии Восточной Азии.

Зато A321neo и A321LR от Airbus (и ожидаемое развитие A321neo +) — вполне удачное решение. Самолёт, который не только номинально, но и практически справится с зимними ветрами над Атлантикой.

Аігbus утверждает, что верхняя часть сегмента МОМ закрывается А330-200 и А330-800. Эти самолёты, конечно, могут быть временным решением, но в долгосрочной перспективе они не привлекательны для клиентов с запросами на машину с салоном в 220... 270 мест (одноклассной компоновки и стандартной расста-



Второе пришествие 767:

зачем Boeing реанимировать свой бестселлер

новки кресел — условий для удобства сравнения).

При этом сам же Boeing перераспределяет мощности производственной линии Dreamliner в пользу более крупных 787-9 и 787-10, практически выводя малую модель 787-8 из активного предложения. То есть, в отличие от Airbus, он считает такой размер на рынке МОМ бесперспективным.

в 60 миллионов долларов).

767 до сих пор конкурентоспособен в эксплуатации.

767-300ER имеет сходную стоимость часа полёта с потенциальным Airbus A330-800 и проигрывает лишь в затратах на одного пассажира: в A330 больше кресел. Прямые эксплуатационные расходы, которые включают затраты на покупку или аренду,



На этом фоне аналитики всё громче говорят, что предугадали планы Boeing: должно состояться второе пришествие семейства 767. И это не так безумно, как может показаться на первый взгляд.

Доступность

Последний пассажирский Воеіng 767-300ER был доставлен в июне 2014 года казахстанской Air Astana (КС) — и с тех пор производится только в грузовых версиях для FedEx. Открытые слоты наверняка найдутся, и установить в новые самолёты пассажирский салон — разумеется, совсем не задача.

И даже старый и более короткий 767-200ER на самом деле ещё жив: на его основе производятся заправщики и универсальные транспортные самолёты КС-46A для ВВС США и стран НАТО.

Причём даже в сравнении производственных мощностей «старичок» выигрывает у 787 Dreamliner: если первый может быть поставлен новому заказчику уже через полтора-два года, то его более совершенный последователь раскуплен почти на пять лет вперёд — даже с учётом максимального ускорения производственной линии.

Цена

Воеіпд 767 дёшев. Каталожная цена на 767-300ER составляет 197,3 миллиона долларов США— на 12 процентов ниже в сравнении с 224,6 миллионами за 787-8.

Но цены прейскуранта — это реклама и обман. На самом деле, согласно самым разным источникам на рынке, Воеіпд сейчас предлагает свои 787-8 по цене 115... 120 миллионов долларов. Самый большой из продаваемых сегодня американских самолётов — 777-300ER — реализуется по 120... 140 миллионов в ожидании выхола новой молификации.

Значит, 767-300ER может быть оценён в 70 миллионов или даже меньше (якобы, в контрактах 2013/14 годов фигурировала цена

зависят от цены, которые Airbus и Boeing предложат покупателю.

Рынов

Воеіпд выводил на рынок свой Dreamliner ровно на замену 767. И по большей части, именно так и произошло: авиакомпании переключились на новинку, массово сбрасывая стареющие самолёты под переделку в грузовые версии.

Но есть несколько ключевых пользователей, у которых заказы на 787 сильно отстают от количества эксплуатируемых 767.

American Airlines (AA)

Один из крупнейших. Официальные лица компании публично заявили, что «не могут» ждать 797 до 2025 года: им необходимо приступить к замене стареющих Boeing 767 (30 единиц в парке) и 757 (47) уже начиная с 2020-го.

Большой заказ на A321neo (100 самолётов) обеспечит маршруты списываемых Boeing 757 — но не везде. В American Airlines говорят, что A321LR слишком мал и обладает недостаточной дальностью полёта, чтобы заменить 757 на всех его трансатлантических рейсах. Airbus уже торопится с разработкой A321neo +, который справится с расстоянием, но не сможет быть заметно вместительнее.

Покупка A330-200, совместимого с текущим флотом, полученным после поглощения US Airways, ещё один вариант для American. Airbus может предложить этот самолёт за 70 миллионов долларов или меньше — но теперь вместо слишком маленького самолёта получается слишком большой. Если он будет летать с неполной загрузкой, его эксплуатация станет убыточной, а это вполне вероятно: речь идёт о маршрутах между второстепенными американскими и европейскими аэропортами.

В такой обстановке Boeing может выступить со своими 767-300ER, тоже полностью совместимыми с существующим флотом перевозчика. Ему достаточно

предложить арендную схему, предполагающую возврат самолётов через 10 или 15 лет, что защитит авиакомпанию от возможного глобального изменения конъюнктуры и обеспечит плавный переход на 797 впоследствии.

United Airlines (UA)

Второй вариант. Авиакомпания уже продемонстрировала свою приверженность старым и проверенным вариантам: вместо принципиальных американских или европейских новинок, перевозчик заказал модели 777-300ER и 737-10. С максимальным дисконтом.

Имея в парке 77 самолётов Воеіng 757-200/-300 и 51 самолёт 767-300ER/-400ER и не имея при этом Airbus A330, United — отличная мишень для отдела продаж Воеіng как потенциальный покупатель «промежуточных» самолётов.

Japan Airlines (JL)

Третий по величине потенциальный клиент. Имея 16 Dreamliner в заказе против 38 767-300/-300ER в парке, компания тоже явно нуждается в «переходном» самолёте. У японцев нет узкофюзеляжных Airbus, поэтому решиться на покупку A321neo - это понести дополнительные издержки на освоение и последующее обслуживание ещё одного типа воздушных судов. Не самый удачный ход — и американцы могут этим воспользоваться.

Потерянный рынок

Наконец, есть один огромный потенциальный клиент, которого можно списать со счетов по «принципиальным» мотивам. Delta Air Lines (DL) с парком в 116 единиц Воеing 757-200/-300 и 82 единицы 767-300/-300ER/-400ER.

Этот серьёзный куш почти определённо отойдёт Airbus: причина в судебном преследовании сделки между авиакомпанией и канадским производителем Bombardier на 75 региональных самолётов CS100, инициированном Boeing. После такого недружественного хода можно ожидать, что авиакомпания надолго откажется от сотрудничества с одним из главных своих поставщиков — теперь уже, вероятно, в прошлом.

Перспективы

Даже если Boeing в рамках этого сценария продаст лишь три-четыре десятка 767, он серьёзно ограничит продажи Airbus A321neo или A330.

Если же стратегически привязать сделки со значительной скидкой на 767 к потенциальному запуску 797, американский производитель сразу же выиграет ключевых клиентов для запуска МОМ.

Boeing наверняка преуспеет на этом пути, если никто — например, Bombardier, — не обвинит его в нарушении принципов конкуренции в рамках ВТО.

Aeronautica.online

мировые новости

Из-за задержек и отмен рейсов авиакомпании теряют \$8,3 млрд в год, а пассажиры \$16,7 млрд

Это показало исследование платформы тревел-коммерции Switchfly. В среднем один несостоявшийся перелет в США «съедает» \$250 у путешественника и \$4 тысячи у перевозчика. На международных рейсах эти суммы больше в десятки раз. Непредвиденные расходы в случае отмены рейса для авиакомпании включают в себя стоимость размещения пассажиров в отеле, питание, выплату сверхурочных экипажу, разворот и дозаправку другого воздушного судна, выгрузку и хранение загруженного в самолет питания и многое другое. Кроме того, нематериальные затраты — негативные отзывы в соцсетях, ущерб бренду, жалобы, стресс, который испытывает в таких случаях персонал.

Emirates официально открыта летная академия — центр для подготовки начинающих пилотов

Летная академия Emirates официально открыта Его Высочеством Шейхом Мохаммедом бин Рашидом Аль-Мактумом, вице-президентом и премьер-министром Объединенных Арабских Эмиратов, правителем Дубая, во время Dubai Airshow. Академия Emirates создана, чтобы стать одним из самых продвинутых центров по подготовке пилотов не только на Ближнем Востоке, но и во всем мире. Это единственная в мире академия, которая полностью объединяет под одной крышей школу летной подготовки, школу наземной подготовки, а также жилую зону и зону отдыха. Академия установит новые стандарты качества обучения пилотов следующего поколения.

Россия проанализирует предложение Венесуэлы создать транспортный хаб в ее столице Каракасе

«Мы сегодня говорили о том, что в области поставок нужно думать о комплексном подходе, о возможном создании транспортного хаба с учетом уникального географического расположения Каракаса. Мы проанализируем ваше предложение», — заявил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин на заседании Межправительственной российско-венесуэльской комиссии высокого уровня. Он добавил, что и с кубинскими партнерами речь шла о том, чтобы развивать авиационное сообщение и сотрудничество в области гражданской авиации. «То, что вы предлагали сегодня, полностью ложится в логику переговоров с кубинскими коллегами», - подчеркнул вице-премьер.

Японские ученые нашли способ снизить шум от заходящего на посадку самолета

Агентство аэрокосмических исследований Японии провело испытания доработанной версии накладок на стойки и створки отсека шасси и закрылки, с помощью которых можно существенно снижать аэродинамический шум заходящего на посадку самолета. В ближайшее время исследователи намерены представить полные данные об уменьшении шумности самолетов. Новые накладки были установлены на опытный самолет Cessna Citation Sovereign, обозначаемый японским агентством как Hisho («секретарь»). Согласно предварительным данным уровень аэродинамического шума закрылков благодаря накладкам удалось снизить на три децибела, а шасси — на четыре децибела.

Прибыль британского лоукостера EasyJet в 2016-17 финансовом году упала на треть

Прибыль EasyJet по итогам 2016-2017 финансового года, завершившегося 30 сентября, сократилась на 30,2 процента по сравнению с прошлогодним показателем, до 305 миллионов британских фунтов стерлингов (около \$403,88 млн), говорится в отчетности компании. Разводненная прибыль на акцию составила 81,9 фунта стерлингов (108,4 доллара) против 107,6 фунта (142,5 доллара) годом ранее. Выручка увеличилась при этом на 8,1 процента — до 5,047 миллиарда фунтов стерлингов (\$6,68 млрд). В то же время EasyJet сообщила о рекордном объеме пассажирских перевозок, зафиксированном в минувшем году. Показатель увеличился на 9,7 процента — до 80,2 миллиона пассажиров.

По информации Sabre, выбор идеального авиабилета в среднем занимает 3,5 часа

Это показал опрос путешественников, проведенный глобальной технологической компанией Sabre Corporation. «Прежде чем добраться до пункта назначения люди вынуждены тратить часы на поиск подходящего перелета, — отметил Рошан Мендис, старший вице-президент Sabre по Европе, Ближнему Востоку, Африке и АТР. — Ситуация усугубляется тем, что авиакомпании постоянно расширяют тарифную линейку и предлагают все больше дополнительных сервисов. Получается парадокс: с одной стороны, у пассажиров есть огромный выбор предложений, но с другой — процесс поиска и сравнения вариантов становится утомительным и сложным.

Дмитрий Фирташ выставил на продажу лимитированный Boeing стоимостью \$96 млн

Украинский бизнесмен Дмитрий Фирташ, находящийся под следствием в Австрии, продает личный самолет Boeing BBJ2, пишет Forbes. По сути, это классический Boeing 737, который повсеместно используется авиакомпаниями под регулярные рейсы. Основное техническое отличие заключается в том, что можно установить дополнительные топливные баки, которые могут увеличить время полета без посадки с 7 до 12 часов. Стоимость Boeing Фирташа составляет \$ 96 млн, стоимость дополнительного оборудования может доходить до \$ 35 млн. Издание отмечает, что такой же авиалайнер продает задержанный в Ницце российский бизнесмен и сенатор Сулейман Керимов.

Guestlogix: «У современных авиапассажиров развивается «приобретенная беспомощность»

Большинство пассажиров не могут в полной мере насладиться полетом из-за «приобретенной беспомощности». Это явление негативно влияет и на прибыль перевозчиков, показало исследование глобального провайдера авиационных технологий Guestlogix. Автор работы — доктор философии Гэри Эдвардс. При первой же оплошности авиакомпании 20 процентов пассажиров готовы перейти к другому поставщику, 25 процентов — подать жалобу. А 19 процентов из тех, кто остался доволен обслуживанием, — сразу же оплатить новые билеты. По словам г-на Эдвардса, многие авиакомпании снизили качество обслуживания, за счет чего могут предлагать более выгодные тарифы.



24

Служба «Горячая линия»



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

Родные погибших в катастрофе Boeing 737 авиакомпании FlyDubai подали иск на \$10 млн

Предварительные выводы Межгосударственного авиационного комитета (МАК) указывают, что причиной аварии могла стать ошибка пилота. «До тех пор, пока этот вывод не опровергнут, выплата компенсации является обязательной как в соответствии с международными законами и договорами, так и в соответствии с законом ОАЭ», — заявил адвокат истцов Всеволод Сазонов. По его словам, коллегия гражданской авиации суда эмирата Дубай (ОАЭ) уже приступила к рассмотрению иска. Напомним, самолет Воеіпд 737 авиакомпании FlyDubai потерпел катастрофу 19 марта 2016 года в Ростове-на-Дону во время повторного захода на посадку. Жертвами катастрофы стали 62 человека.

Вячеслав Володин: В ситуации с приватизацией Саратовского авиазавода необходимо разобраться

По мнению председателя Госдумы РФ, город и область должны выработать собственную позицию по этому вопросу. Авиазавод был приватизирован, а в 2011-м признан банкротом. Володин отметил, что «фактически приватизация земли и последующее банкротство нанесли ущерб интересам региона». По мнению спикера ГД, местные власти должны сформулировать позицию, с которой затем смогут выступить в суде. Речь идет о возможном пересмотре собственности на землю в пользу государства. Сейчас на земле САЗ построено несколько многоэтажных домов, ведется новое строительство. В правительстве Саратовской области пока инициативу не комментируют.

Апелляционный суд оставил в силе решение ФАС о снижении цен на комплектующие «Прогрессу»

В конце 2016 года в ФАС России обратился производитель разведывательно-ударных вертолетов Ка-52 авиазавод «Прогресс» с жалобой на действия поставщика комплектующих (АО «Аэроэлектромаш»), который отказывался поставлять продукцию по ценам, сформированным в соответствии с законодательством в сфере гособоронзаказа. ФАС установила, что «Аэроэлектромаш» предлагал к поставке комплектующие изделия по ценам вдвое выше зафиксированных. В антимонопольном органе посчитали, что подобные действия поставщика могли привести к срыву поставок РФ вертолетов Ка-52 по гособоронзаказу. В итоге сумма контракта была снижена более чем на 170 млн рублей.

Приговор в отношении бывшего директора учебного центра «Крылья Невы» вступил в силу

Санкт-Петербургский городской суд оставил без изменений приговор Московского районного суда в отношении Андрея Кочарыгина, бывшего гендиректора ООО «Авиационный учебный центр авиации общего назначения «Крылья Невы», продававшего фиктивные документы об обучении в центре, которые потом использовались для получения свидетельств «пилот-любитель» и «пилот коммерческой авиации». Суд назначил Андрею Кочарыгину наказание в виде пяти лет заключения с лишением права заниматься организационно-распорядительной деятельностью, связанной с управлением всеми видами воздушных транспортных средств сроком на 3 года.

Суд взыскал с ОАК 186 миллионов рублей долга в пользу АО «ОДК-Пермские моторы»

Арбитражный суд Москвы удовлетворил исковое заявление ПАО «ОДК-ПМ» к Объединенной авиастроительной корпорации о взыскании более 186 млн рублей за поставки двигателей для Ил-76. Информация об этом размещена на сайте суда. Как следует из решения, 14 октября 2016 года «ОДК-Пермские моторы» и ОАК заключили договор на поставку резервных двигателей ПС-90 А-76. В итоге пермское предприятие свои обязательства выполнило в полном объеме, а заказчик с «Пермскими моторами» не рассчитался и исковые требования не признавал. В итоге суд постановил взыскать с ОАК более 178 млн рублей основного долга, а также более 8,5 млн рублей неустойки.

Пассажир требует в суде с авиакомпании больше 200 тысяч рублей за отмененный рейс

Суд Железнодорожного района Самары принял к рассмотрению иск пассажира «Уральские авиалинии». По информации суда, мужчина заявил, что ему причинен ущерб, поскольку авиакомпания 9 мая т.г. отменила рейс по маршруту Ереван — Самара. Поэтому истец вынужден был купить билеты другой авиакомпании для себя и супруги. Сумма, которую хочет взыскать с авиакомпании истец – более 232 тысяч рублей. Из них только 18 тысяч — стоимость билетов. В 76 тысяч рублей мужчина оценил неустойку и в 50 — нанесенный ему моральный вред. Остальное — убытки, расходы на доверителя и штраф в половинном размере суммы, которую будет присуждено взыскать с авиакомпании.

Арбитраж в третий раз отклонил иск УФАС о разделении АО «Ижавиа» на два юрлица

«Сравнение печального опыта множества других региональных авиапредприятий, ныне не существующих, и результатов нашей авиакомпании показывает, что разделение по видам деятельности — далеко не лучший рецепт экономической эффективности. В существующей ситуации на рынке авиаперевозок сохранение нашей авиакомпании без того, чтобы аэропорт содержался на дотации из республиканской казны (а при разделении авиапредприятия это неизбежно) — единственный способ сохранить стабильное воздушное сообщение между Удмуртией и другими регионами России», — прокомментировал решение суда генеральный директор АО «Ижавиа» Александр Городилов.

«ТАНТК им. Бериева» выплатит 38,8 млн рублей в пользу московской компании ООО «Интехника»

Как следует из документов суда, «Интехника» подала иск в отношении «ТАНТК им. Бериева» в связи с ее задолженностью по пяти договорам поставки. Первоначальные исковые требования составляли 49 млн рублей. Таким образом, суд частично удовлетворил требования истца, уменьшив размер взыскания на 10,2 до 38,8 млн рублей. Данная сумма включает в себя 28,1 млн рублей долга по договорам поставки, 10,5 млн рублей пени и 200 тысяч рублей судебных расходов по уплате госпошлины. Основным видом «Интехники» деятельности является оптовая торговля машинами, приборами, аппаратурой и оборудованием общепромышленного и специального назначения.