Выходит с 15 апреля 1936 года № 5 (44131) Январь 2017

2-3 февраля. Москва
VI Международная конференция

«Авистопливо 2017»

гражданской авиации



«Для тех компаний, которые будут закупать российскую авиационную технику, мы предоставим необходимые льготы, включая и правильный, выгодный маршрут, а также специальные льготы экономического характера, в том числе, связанные с лизингом авиационной техники», — заявил на встрече с главой государства вице-премьер Правительства России Дмитрий Рогозин.

Уже к весне Дмитрий Олегович пообещал подготовить план синхронизации производства новых самолетов МС-21, Ил-114 и Ил-96-400 с постепенным выводом из эксплуатации старых воздушных судов. Именно эти три самолета выбраны Правительством с целью поддержки.

«Сейчас мы столкнулись с наиболее сложной проблемой. Рынок авиаперевозок у нас сегодня практически на 80 процентов — это Airbus и Boeing. Причём, хоть и говорят некоторые наши либералы о том, что, если самолёт хороший, его будут покупать везде, это не так. Попробуйте продать Airbus, скажем, на американском рынке или, наоборот, Boeing — где-то в Европе. То есть, всегда существуют гласные и негласные протекционистские меры.

Чтобы защитить внутренний рынок (это полёты на Дальний Восток, а также в те страны, которые наиболее популярны у россиян), эти маршруты и будут отдаваться только тем авиакомпаниям, которые выставят на них российские самолёты», — заявил Дмитрий Рогозин.

Владимир Путин одобрил предложенную идею. «Что касается маршрутов, это очень правильно. Это хороший бонус!» — заявил он.

Идея правильная, но в ситуации с нынешним состоянием российского авиапрома спорная, если не сказать утопическая. Как заверил вице-премьер главу государства, рассматриваемая мера не противоречит нормам и принципам ВТО, членом которой является и Россия. Касается она как внутреннего, так и международного сегмента авиаперевозок. А вот применить ее по одному шаблону вряд ли получится.

Продолжение на с. 4





Города России встречают Кубок Конфедераций FIFA 2017

Воздушный транспорт гражданской авиации № 5 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

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. № 76

Подписку можно оформить в любом отделении связи

Крылья на вырост

Новое — хорошо модернизированное старое

В предыдущем номере «ВТ» мы попытались понять, как лучше решить проблему дальнемагистрального сегмента авиаперевозок: строить Ил-96 или модернизировать уже освоенный Ил-86. Вопрос, на самом деле, не праздный: создание нового типа ВС требует значительных затрат, несоизмеримо больших, чем модернизация имеющегося. Ссобственно говоря, подобный выбор приходится делать и в других сегментах — среднемагистральном, региональном и местном. Что определяет этот выбор и какова мировая практика?

Примеры долго искать не приходится. Как и во всём мире, в России и в странах СНГ привычным стал самолёт Боинг-737. Он был создан в 1967 году, а эксплуатироваться начал с 1968 года. В различных модификациях самолёт производится по сей день: по данным 2014 года было построено более 8000 воздушных судов. В истории

мировой гражданской авиации этот самолёт стал самым продаваемым.

При этом за 50-летнюю историю существования он до неузнаваемости изменился. В общей сложности Боинг-737 изготовлялся в 10 различных модификациях, часть которых представляли собой отдельную модель. Первые версии, Боинг-737-

100 и Боинг-737-200, были оснащены двигателями P&WJT8D, длинные гондолы которых были почти встроены в крыло. Модель Боинг-737-200 отличалась удлинённым фюзеляжем. Именно с этой модификации началась история этого типа самолёта в России. Эксплуатантом стала авиакомпания «Трансаэро», флот ко-

осна- торой насчиты ЈТ8D, судов данног были 737-200 само одель 1988 года. удли- В начале 8 енно с ведены работы

торой насчитывал пять воздушных судов данного типа. В версии 737-200 самолёт строился до 1988 гола

В начале 80-х годов были проведены работы по перепроектированию самолёта под новый двигатель CFM56, отличающийся более высокой степенью двухконтурности. Первая модель, вошедшая в се-

мейство Classic, — Боинг-737-300, была введена в эксплуатацию в 1984 году. Авиакомпания «Трансаэро» также была обладателем данной модификации. Внутри России самолёт данной модели применялся для полётов по маршруту, например, Москва-Красноярск.

Продолжение на с. 5



В работе конференции приняла участие Людмила Ильина, директор учебного центра АО «Климов». В своём выступлении она рассказала, как центр осуществляет учебно-методическое обеспечение подготовки кадров для промышленных предприятий в рамках взаимодействия образовательных учреждений и профессионального сообщества, что нашло отражение в создании базовых кафедр на примере вузов Санкт-Петербурга и АО «Климов». Говоря о проблемах с персоналом на предприятии имени Климова, Людмила Ильина обратила внимание на их схожесть сдругими авиастроительными организациями.

Требуются профессионалы в расцвете лет

Качество подготовки специалистов для предприятий авиастроительной отрасли оставляет желать лучшег

Мы продолжаем обзор материалов выступлений участников конференции «Системы управления жизненным циклом изделий авиационной техники: актуальные проблемы, исследования, опыт внедрения и перспективы развития». Одним из важнейших аспектов развития данного направления авиационной отрасли является подготовка кадров. В настоящем очерке приводится изложение докладов участников, представляющих ведущие учебные заведения авиастроительного профиля, которые поделились опытом научной и образовательной деятельности.

Так, например, на АО «Климов» ещё в 2009 году остро стояла проблема старения коллектива. Средний возраст специалистов — около 57 лет. Молодёжь в общей сложности составила около 20 процентов от всего штата предприятия. Из них от 25 до 28 процентов — сотрудники в возрасте около 20 лет. Наибольшую отдачу

дают работники в возрасте от 33 до 45-55 лет. Сотрудников именно такой категории на предприятии им. Климова и не хватало, что сказывалось на работе. Молодые хотят работать должным образом, но опыта им не хватает. Те, кто обладают достаточным опытом, в силу возраста утратили былые энергию и энтузиазм.

Проблемный аспект составляет и время подготовки конструктора. Оно может составлять от 10 до 15 лет, но для нужд отрасли эти сроки представляются чрезмерными. Неудовлетворительным признано и качество подготовки.

Продолжение на с. 8-9

Летите на...

Почему у «Аэрофлота» возникают проблемы и с самолётами, и с качеством обслуживания

Крупнейший российский авиаперевозчик — компания «Аэрофлот» — вполне может занять лидирующие позиции в антирейтинге самого непунктуального перевозчика. Более сотни задержанных рейсов и разбирательство в транспортной прокуратуре — таков итог деятельности национальной компании всего лишь за последние несколько недель. И то ли ещё будет, предупреждают эксперты.

Свежий инцидент с задержкой рейса произошёл у «Аэрофлота» не далее как 11 января: в аэропорту казахского Актау на целых двое суток был задержан вылет лайнера SukhoiSuperjet 100. По сообщению самого авиаперевозчика, причиной тому стала техническая неисправность лайнера. Эту информацию подтвердили и в

«Гражданских самолётах Сухого». Вопрос только в том, почему же техническая неисправность воздушного судна стала основанием для задержки на целых двое суток? Неужели у флагманской авиа¬компании страны, ко всему прочему ещё и позиционирующей себя в премиум-сегменте, не нашлось свободного самолёта, который

можно было бы срочно направить в Казахстан в связи с возникшим форс-мажором? Не говоря уже о том, что на регулярных рейсах следовало бы иметь подменный борт в авиагавани.

Ещё несколько лет назад запасной самолёт был обязательным условием – тем самым, что отличало чартерные рейсы от дорогих ре-



гулярных. Или же это вовсе не форсмажор, а подобное качество обслуживания уже можно считать для «Аэро¬флота» нормой?

Опять задержка рейса

«Ну, слава богу, я не вылетаю, в аэропорте время коротаю» – эти слова, написанные Высоцким, кстати, в отношении всё того

же «Аэрофлота», сегодня вновь стали актуальны. С 26 по 30 декабря прошлого года были отменены десятки рейсов. В этом году ситуация не поменялась: 16 января в столичных аэропортах было отменено более 30 рейсов. Многие из них – рейсы «Аэрофлота».

Продолжение на с. 10

Свободно конвертируемые идеи

Делегация НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» обсудила в Пекине перспективные проекты с Китайской авиационной академией

С период с 17 по 18 января 2017 г. в Пекине состоялся семинар НИЦ — САЕ по обсуждению перспективных совместных проектов для создания новых технологий в авиастроении. Мероприятие прошло в рамках подписанного в ноябре 2016 года договора о стратегическом сотрудничестве между НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» и Китайской авиационной акаде-

Участники обсудили возможные направления совмест-

мией (САЕ).

ный исследований, в том числе в области авиационной акустики, создания композитных конструктивных элементов, авионики и авиационных двигателей. По итогам встречи определен список проектов для подготовки детального технического задания с целью их реализации.

В состав российской делегации вошли представители НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского», ЦАГИ, ЦИАМ и ГосНИИАС. С китайской стороны в семинареприняли участи специалисты Китайской Авиационной академии, авиастроительных корпораций AVIC и COMAC, а также Китайской двигателестроительной корпорации (AECC).

Ученые РФ и Китая обсудили в Пекине перспективные авиационные проекты



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за декабрь 2015-2016 гг.

			Всего (регулярные и нер	егулярные перевозки)	
CCO	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	декабрь 2015 г.	декабрь 2016 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборо в том числе:	т	тыс.пасс.км.	13 484 455,11	16 741 851,65	124,2
Международные п из них:	перевозки		6 976 762,11	9 298 855,77	133,3
	варубежными странами за пределами СНГ		5 915 784,03	8 003 683,84	135,3
между Россией и	странами СНГ		1 060 978,08	1 295 171,93	122,1
Внутренние перев	возки		6 507 693,00	7 442 995,88	114,4
из них:			05.014.00	100 500 01	105.5
местные перевозі Тоннокилометры		TыC.TKM.	95 314,89 1 707 370,03	100 520,81 2 136 829,89	105,5 125,2
в том числе:		I DIG. I KIVI.	1707 570,05	2 100 029,09	123,2
Международные п	перевозки		1 042 125,82	1 375 790,43	132,0
из них:			,.		
	зарубежными странами за пределами СНГ		942 442,01	1 251 429,03	132,8
между Россией и			99 683,81	124 361,40	124,8
Внутренние перев	возки		665 244,21	761 039,46	114,4
из них: местные перевозі	KIN		9 907.00	11 005,03	111,1
Грузооборот	NVI	тыс.ткм.	493 769.07	630 063,24	127.6
в том числе:		15.011.1111	100 100,01	000 000,2 :	
Международные п из них:	перевозки		414 217,23	538 893,41	130,1
	зарубежными странами за пределами СНГ		410 021,45	531 097,48	129.5
между Россией и			4 195,78	7 795,93	185,8
Внутренние перев	возки		79 551,84	91 169,83	114,6
из них:			4 000 00	1.050.10	447.4
местные перевозі		пов	1 328,66 5 530 379	1 958,16 6 654 106	147,4 120,3
Перевозки пасса в том числе:	жиров	чел.	5 550 579	0 004 100	120,3
Международные п из них:	перевозки		1 891 588	2 454 379	129,8
	зарубежными странами за пределами СНГ		1 421 368	1 890 302	133.0
между Россией и			470 220	564 077	120,0
Внутренние перев			3 638 791	4 199 727	115,4
из них:					
местные перевозі			139 572	150 369	107,7
Перевозки грузо в том числе:	В И ПОЧТЫ	ТОНН	98 330,93	99 928,34	101,6
Международные п	IENEROSKIA		72 318,19	70 772,41	97,9
из них:	0000000		12010,10	10112,11	07,0
между Россией и з	зарубежными странами за пределами СНГ		70 379,93	67 437,83	95,8
между Россией и			1 938,26	3 334,58	172,0
Внутренние перев	озки		26 012,74	29 155,93	112,1
из них: местные перевозі	ZIA		1 898.45	2 017.52	106.3
	ки сти пассажирских кресел	%	72,0	77,3	5,3
в том числе:		,,,	7 2,0	11,0	3,0
Международные п	еревозки		73,4	80,0	6,6
из них:	•				
	варубежными странами за пределами СНГ		74,2	80,8	6,6
между Россией и	•		69,3	75,1	5,8
Внутренние перев	SUSKVI		70,6	74,3	3,7
местные перевозі	КИ		60,6	60.0	- 0,6
Процент коммер		%	62,6	66,2	3,6
в том числе:	• •				
Международные п	перевозки		62,0	66,7	4,7
из них:	OUE.		004	67.0	4.0
между Россией и з	зарубежными странами за пределами СНГ		62,4	67,2 62.5	4,8
Внутренние перев			58,2 63,6	62,5 65,3	4,3 1,7
из них:	out.		00,0	00,0	','
местные перевозі	КИ		64,2	66,2	2,0
			<u> </u>	·	

ме	стные перевозки			6	64,2	66,2		2,0		
	Перевозки пассажиров и пассажирооборот за	а январь-декабр	ь 2015 — 2016	гг.(Меж	дународные и в	нутренние пере	возки)	1		
Nº	Авиапредприятие	Перевезено г	ассажиров, чел	•	Пассажирообо	рот, тыс.пас.км.		Процент зан кресел, %	ятости пас	сажирски
		январь -дека 2015 г.	брь 2016 г.	% к пр.	январь -декабр 2015 г.	ъ 2016 г.	% к пр.	январь -дек 2015 г.	абрь 2016 г.	+/- кпр.
1	Аэрофлот — российские авиалинии	26 111 728	28 977 880	111,0	74 115 874,30	82 693 270,30	111,6	79,3	81,3	+ 2.0
2	Сибирь	8 208 508	9 509 018	115,8	15 701 045,00	18 039 394,00	114,9	80.3	85,2	+ 4.9
3	Россия	4751568	8 099 498	170.5	8 694 978.61	18 719 614.39	215,3	75,7	81,7	+6.0
4	ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	5 540 382	6 654 417	120.1	9 994 954.12	10 847 392.68	108,5	69.9	71,9	+ 2.0
5	Уральские Авиалинии	5 445 134	6 467 188	118.8	13 124 658,36	15 344 677.79	116.9	75.0	78,3	+3.3
	Итого по 5 авиакомпаниям	50 057 320	59 708 001	119,3	121 631 510.39	145 644 349,16	119,7	-		-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	54,4	67.4	-,-	53,6	67.6	-,			
6	Победа	3 089 676	4 285 937	138,7	4 668 438.84	6712919.78	143,8	81,2	88.3	+7.1
7	Глобус	2 422 259	3 637 451	150,2	6 080 863,00	9 046 827,00	148,8	80.8	83,7	+ 2.9
8	АЗУР эйр	2 353 756	2 344 322	99.6	9 113 315,17	12 164 034,28	133,5	93.7	94,8	+ 1.1
9	ВИМ-АВИА	1 594 911	2 076 406	130,2	3 264 041,89	4 907 704.55	150,4	73.0	73,9	+0.9
10	Северный Ветер	2 665 553	1 788 452	67,1	8 425 191,20	5 728 886,90	68.0	91,9	90,5	- 1.4
11	Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 425 103	1 454 456	102.1	2 956 120.24	2 908 391.99	98.4	72.6	67.6	- 5.0
12	Аврора	1 124 792	1 376 224	122.4	1 869 742,26	2 221 780,82	118,8	71,6	73,0	+ 1.4
	НордСтар	1 133 885	1 286 878	113,5	2 599 432,35	2814416,90	108,3	71,2	74,2	+3.0
14	РОЯЛ ФЛАЙТ	867 162	994 183	114,6	2 920 040,62	4 410 665,05	151,0	91,7	92,4	+0.7
	Икар	1 083 991	988 084	91,2	4 868 475,69	5 091 467,62	104,6	84.6	83,7	- 0.9
	Итого по 15 авиакомпаниям	67 818 408	79 940 394	117,9	168 397 171,65	201 651 444,05	119,7	-	-	
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	73,7	90.3	'-	74,2	93.5	-,			
16	Нордавиа-региональные авиалинии	727 625	959 450	131,9	974 731,00	1 416 723,44	145,3	69.8	76.0	+6.2
	Ред Вингс	1 035 496	921 962	89,0	1 757 147,29	1 732 564,44	98,6	79.0	85,4	+6.4
	Якутия	634 289	688 838	108,6	1 593 851,52	1 808 139,12	113,4	75,4	82,1	+6.7
	РусЛайн	580 454	606 940	104,6	530 290,35	590 620,95	111,4	66,5	65,5	- 1.0
	Саратовские авиалинии	525 632	504 185	95,9	612 206,00	635 384,00	103,8	86,4	81,7	- 4.7
	Оренбургские авиалинии	2 840 284	491 346	17,3	6 348 659,40	1 494 308.67	23,5	72,9	77,8	+ 4.9
	АЛРОСА	346 366	421 493	121,7	914 256,76	1 089 910.33	119,2	73,9	78,3	+ 4.4
23	Ангара	387 093	416310	107,5	432 053,00	476 011,88	110,2	70,4	77,4	+7.0
	АЙ ФЛАЙ	611 091	403 856	66,1	1 940 779,53	1 241 921,24	64.0	86,2	83,0	- 3.2
	Ижавиа	267 253	307 641	115,1	359 268,83	433 493,67	120,7	78,6	79,6	+ 1.0
26	КрасАвиа	203 386	260 483	128,1	221 312,97	332 599,24	150,3	56,3	63,8	+7.5
27	Газпром авиа	292 498	245 025	83,8	541 483,00	462 178,03	85,4	61,3	58,5	- 2.8
28	Турухан	237 112	239 765	101,1	219 592,79	190 651,75	86,8	64,0	57,5	- 6.5
29	ИрАэро	270 691	234 818	86.7	315 920,62	329 096,90	104,2	70.2	62,6	- 7.6
30	Северсталь	188 839	221 463	117,3	162 721,22	153 290,25	94.2	52,8	47,0	- 5.8
31	ДОНАВИА	1 475 011	209 478	14,2	1 938 487,55	268 372,33	13,8	71,3	66,7	- 4.6
	ЮВТ АЭРО	42 326	207 973	в 4.9 р	50 875,69	293 451,31	в 5.8 р	64,9	74,0	+9.1
33	Комиавиатранс	152 211	194 930	128,1	149 974,98	220 755,45	147,2	68,2	69,9	+ 1.7
	Полярные авиалинии	117 671	112 278	95,4	81 475,83	74 413,05	91,3	51,8	55,1	+ 3.3
	Международный аэропорт «Оренбург»	97 702	95 742	98.0	47 903,55	42 824,11	89,4	61.0	59,1	- 1.9
-	Итого по сумме авиакомпаний	78 851 438	87 684 370	111,2		214 938 154,21	1 '		-	-
	В целом по ГА	92 070 528	88 559 234	96.2	226 849 242.92	215 593 940,73	95.0	79,7	81.1	+ 1.4
	Удельный вес,%	85.6	99,0	,-	82.7	99,7	,-	"	,.	

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

В Госдуме считают, что пассажирский авиапарк следует обновить во всех силовых ведомствах

В настоящее время руководство Минобороны РФ обсуждает замену самолетов Ту-154, Ту-134 и Ил-62М на лайнеры Ту-214 и Sukhoi SuperJet 100. «Есть необходимость провести ревизию на предмет морально-технического устаревания авиационного парка силовых ведомств с целью обеспечения безопасности пассажиров», — считает зампред комитета Госдумы по обороне Юрий Швыткин. При этом речь идет не о замене российских самолетов на иностранные. Возможная замена на отечественные ВС, по его мнению, «даст определенный толчок нашей промышленности». «Нужно понимать, что от этого зависит безопасность полетов», — отметил зампред думского комитета.

Россия и Армения договорились о взаимных поездках граждан по внутренним паспортам

Об этом заявил премьер-министр Правительства РФ Дмитрий Медведев по итогам переговоров со своим армянским коллегой Кареном Карапетяном. «Очень важным является гуманитарный аспект сотрудничества, расширение прямых контактов между нашими людьми. Мы договорились в рамках текущего визита, что жители нашей страны смогут ездить в Армению по общегражданским паспортам, о чем только что был подписан документ. Это будет укреплять сотрудничество в такой важнейшей сфере, как гуманитарное взаимодействие», — сказал Медведев. Карапетян, в свою очередь, выразил надежду, что решение даст толчок развитию культурно-гуманитарных отношений.

Дмитрий Рогозин: План выпуска новых самолетов с выводом старых будет представлен весной

«В начале весны мы поднимем в воздух МС-21, наш магистральный самолёт. Работы идут в полном порядке. В конце декабря я посетил ЦАГИ, посмотрел, как идут прочностные испытания ВС. В самом Иркутске также идёт подготовка к первому полёту. К этому же моменту мы подготовим план, где произойдёт синхронизация производства новых самолётов: МС-21, Ил-114— пассажирский самолёт на 64 места и Ил-96-400, удлинённый дальнемагистральный самолёт—с планами выхода из эксплуатации старой техники, а также выхода из эксплуатации иностранной авиационной техники», — заявил Президенту России на встрече в Кремле вице-премьер Дмитрий Рогозин.

Максим **С**околов не исключил необходимости еще одного визита наших экспертов в **Е**гипет

Глава Министерства транспорта России Максим Соколов не исключает, что может потребоваться еще один визит российских экспертов для проверки аэропортов Египта. «Возможно, потребуется, — сказал Соколов журналистам, отвечая на соответствующий вопрос. — Если объема информации, предоставленной нам египетскими коллегами и полученной в ходе ближайшего визита в Москву министра гражданской авиации Египта, будет недостаточно, может быть, потребуется, надеюсь, еще один визит. Но сейчас говорить однозначно об этом рано». На прошлой неделе Минтранс РФ направил в Правительство России предложения по открытию рейсов в Каир.

Денис Мантуров: Дефекты стабилизатора SSJ100 не повлияют на экспортные контракты поставок

В конце декабря 2016 года сообщалось, что мексиканская авиакомпания Interjet проверяет закупленные в России самолеты Sukhoi SuperJet 100 в связи с директивой Росавиации об обнаружении дефектов в хвостовой части самолета. Как было установлено проверкой, проведенной по инициативе Росавиации в декабре 2016 года, дефект крепления стабилизатора не носит системный характер и может быть устранен в течение нескольких дней. Экспертиза подтвердила, что проблема не относится к критическим: узел имеет многоуровневую систему резервирования и обладает запасом прочности, более чем в два раза превышающий эксплуатационные нагрузки, отметили в ГСС.

Росавиация рассчитывает в нынешнем году восстановить пассажиропоток до уровня 2015

«Нам хотелось бы, чтобы мы восстановили пассажиропоток до 92 млн человек в год. Для этого показателя есть предпосылки, — такой прогноз журналистам озвучил руководитель ведомства Александр Нерадько. — Есть предпосылки к тому, что восстановятся и рынки. Возможно, рынок Турции». При этом пропорция рынка авиаперевозок должна быть в пользу внутренних рейсов. Напомним, по итогам 2016 года пассажиропоток российских авиакомпаний составил 88 млн человек. При этом рынок внутренних перевозок показал рост на 6 процентов до 55 млн человек, что также почти в два раза ниже, чем в 2015 году — тогда рост был зафиксирован на уровне 13,6 процента (52,5 млн человек).

Глава Оренбуржья просит Минтранс России включить еще 12 маршрутов в субсидируемые

С 1 января т.г. завершилось действие постановления Правительства РФ «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров в Приволжском федеральном округе». «Глава Оренбургской области Юрий Берг обратился к министру транспорта РФ Михаилу Соколову с предложением о включении двенадцати маршрутов в перечень субсидируемых в 2017 году», — говорится в сообщении пресс-службы. В настоящее время в эксплуатации региональной авиакомпании «Оренбуржье» находятся 10 воздушных судов L-410 вместимостью 17 кресел.

Власти Подмосковья разрабатывают упрощенный порядок застройки приаэродромных территорий

В них предлагается выделить зоны, где можно будет строить различные объекты, включая жилье. Росавиацию, прежде контролировавшую согласование застройки, планируется исключить из этого процесса. В пресс-службе Минтранса заявили, что вопрос сейчас рассматривается в Государственной Думе РФ. Первый зампред комитета Госдумы по транспорту Виталий Борисов подтвердил, что работа над проектом ведется, но не раскрыл его предварительных параметров. «Сейчас не существует четкого механизма согласования и проведения строительных работ вблизи аэропортов, мы работаем над тем, чтобы упорядочить эту ситуацию», — сказал он.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Александр Нерадько провел совещание по перевозкам российских паломников на хадж

Руководитель ведомства отметил, что Росавиации уделяет очень важное внимание эффективной организации перевозок на это мероприятие, понимая, какое значение они имеют для многих граждан Российской Федерации. Он проинформировал туроператоров, занятых в организации хадж-туров, что в соответствии с национальным воздушным законодательством осуществлять чартерные перевозки из России в Саудовскую Аравию могут только российские авиакомпании. Поэтому любые предложения от иностранных перевозчиков и дальнейшие попытки заключить с ними договоры на полеты в Джидду и Медину — это нарушение законодательства.

В рамках премии «Крылья России» начался интернет-опрос по выбору лучших авиакомпаний

Стартовал интернет-опрос пассажиров о качестве услуг российских и зарубежных авиаперевозчиков в рамках 20-й юбилейной национальной авиационной премии «Крылья России». Ежегодно тысячи пассажиров выдвигают на лидерские позиции лучших, по их мнению, авиаперевозчиков в категориях: «Российская авиакомпания года — лидер пассажирских симпатий» и «Зарубежная авиакомпания года — лидер пассажирских симпатий». Победители будут отмечены самой престижной наградой отрасли в рамках церемонии награждения 27 марта 2017 года. Среди пассажиров будут разыграны сертификаты на получение авиабилетов, бонусные карты и другие призы.

«БАРС Груп» разработала новую систему управления субсидиями для авиаперевозчиков

«БАРС Груп», дочерняя компания Национального центра информатизации ГК Ростех, автоматизировала систему управления субсидированием воздушных перевозок. Новая технология сократит время на оформление заявок и получение государственных средств, упростит оформление отчетности, а для Росавиации оптимизирует формирование перечня субсидируемых маршрутов. «Процесс предоставления субсидий стал более прозрачным — авиаперевозчик может в режиме онлайн отслеживать статус документов, — объяснила заместитель начальника Управления регулирования перевозок Росавиации Валентина Романова. — С помощью внедренной системы перечень ошибок сведен к нулю».

«Трансаэро» обжаловала решение о передаче международных рейсов компании «Аэрофлоту»

Арбитражный суд Москвы зарегистрировал апелляционную жалобу авиакомпании «Трансаэро», в которой идет процедура банкротства, на решение о законности действий Росавиации и Минтранса по передаче международных рейсов «Трансаэро» авиаперевозчикам группы «Аэрофлот», сообщили в суде. «Трансаэро» требует признать недействительными приказ Росавиации об отзыве у нее с 26 октября 2015 года допусков к выполнению международных перевозок пассажиров и грузов по 141 маршруту, а также решение Межведомственной комиссии (МВК) о передаче 56 из этих маршрутов «Аэрофлоту» и его дочерней авиакомпании «Россия».

«ЮВТ аэро» планирует пополнить авиапарк тремя ВС вместимостью более 100 пассажиров

Как сообщила ведущий специалист службы «ЮВТ аэро» по работе с общественностью Гузель Рахматуллина, сейчас флот авиакомпании состоит из семи самолетов СRJ-200. В текущем году компания запланировала выполнение полетов по 32 направлениям, в том числе 12 рейсов будут субсидируемыми. В числе новых рейсов авиакомпании — полеты из Казани в Сургут, Новый Уренгой, Калининград; из Перми — в Сургут, Нижневартовск, Салехард, Нарьян-Мар; из Бугульмы — в Новый Уренгой. Средняя загрузка кресел в 2016 году, в том числе, на субсидируемых рейсах, составила 71 процент. Всего в прошлом году «ЮВТ аэро» перевезла 207,6 тысячи пассажиров.

«Уральские авиалинии» победили в номинации «Наиболее динамичное развитие маршрутной сети»

Управляющая компания аэропорта Пулково «Воздушные Ворота Северной Столицы» наградила лучшие авиакомпании, выполняющие рейсы из Санкт-Петербурга по итогам 2016 года. Лауреатом номинации «Наиболее динамичное развитие маршрутной сети» стала авиакомпания «Уральские авиалинии». Ее маршрутная сеть из Санкт-Петербурга насчитывает более 30 направлений: это как внутренние, так и зарубежные рейсы. Ежегодно открываются новые интересные направления. Награда была торжественно вручена на ежегодной церемонии LED Together. Премия каждый год собирает вместе представителей авиакомпаний, туристического бизнеса и культурной отрасли города.

Власти Петербурга выступают за 72-часовой безвизовый режим для пассажиров авиасудов

Как рассказал председатель комитета по развитию туризма города Андрей Мушкарев, речь идет о «предложении ввести в городе безвизовый режим на 72 часа для пассажиров авиационных судов, путешествующих в составе организованных туристических групп, и электронную визу». «Мы говорим о том, что Петербург стал туристической столицей мира, и что здесь необходимо развивать туризм», — добавил он. В 2016 году город на Неве посетили около 6,9 млн российских и зарубежных туристов. Специалисты туриндустрии отмечают, что электронная виза является драйвером развития туризма во многих странах: там, где она действует, туристический поток увеличивается от 50 до 100 процентов.

В перечень субсидируемых авиамаршрутов в Крым могут включить Сочи, Орск и Сыктывкар

Количество субсидируемых авиамаршрутов в Крым планируется расширить до 61 в 2017 году, включив в перечень перелеты в Симферополь из Сочи, Орска и Сыктывкара, следует из уведомления о начале разработки проекта постановления Минтранса, размещенного на официальном портале нормативных правовых актов. В 2016 году субсидируемые авиаперевозки в Крым выполнялись с 1 июня по 30 ноября по 58 направлениям (среди них — рейсы в Симферополь из Анапы, Брянска, Бугульмы, Владикавказа, Волгограда, Ижевска, Костромы, Махачкалы, Нальчика, Пензы, Саратова, Череповца, Читы и Ярославля и пр). Перелеты осуществляли 11 авиакомпаний.

«Это хороший бонус!»

Президент одобрил идею предоставления выгодных маршрутов под самолеты российского производства



Во внутреннем сегменте речь идёт о дальневосточных рейсах, для выполнения которых применяются исключительно зарубежные воздушные суда. Российских самолётов, предназначенных для дальнемагистральных рейсов, отечественный авиапром сегодня не производит. В международном сегменте предметом данной меры являются наиболее популярные туристские маршруты. Но на самом деле господство в воздухе «Боинги» и «Эрбасы» завоевали практически повсеместно за редким исключением.

Его составляет, в частности. авиакомпания RedWings, продолжающая хранить верность самолётам Tv-204, но отказавшаяся от «Суперджетов», которые не успели прослужить этому перевозчику и года. Этот отказ отразился на маршрутной сети, из которой исчезли Ростов-на-Дону и Ульяновск. Причина отказа от «Суперджета» его дороговизна в эксплуатации. Ситуация представляется парадоксальной: Ту-204, который не производится серийно, в эксплуатации дешевле «Суперджета», который серийно строится и существует в количестве, боль-

К «пророссийскому крылу» относится и авиакомпания «Ижавиа. Она эксплуатирует Як-42, которые по своему возрасту впору причислять к ретросамолётам —воздушные суда этого типа находятся в эксплуатации с 1980 года. Маршрутная сеть компании, правда, невелика — помимо Москвы в неё входят Санкт-Петербург и Краснодар.

Як-42 входит также в состав флота авиакомпании «Саравиа», но используется только для выполнения рейсов в Сургут. Embraer-190 ставится на рейсы в Москву, Сочи, Геленджик и Минеральные Воды. Недавно парк «Саравиа» пополнился самолётами Ан-148, однако его «гражданство» представляется спорным: серийная постройка велась в воронеже, но разраоотчики сам лёта (ГП «Антонов») и двигателей для него (АО «Мотор Сич») находятся на Украине. Саратовские Ан-148 используются для полётов из Пензы, Кирова, Пскова и Калуги в Симферополь, а также на маршрутах Пен-· за — Анапа, Пенза — Сочи и Саратов

«Пророссийской» сегодня остаётся и авиакомпания «Авиалинии Мордовии». Пассажирские перевозки она выполняет на трёх самолётах Ан-24. В 2012 году руководство авиакомпании рассматривало вопрос о приобретении самолётов Ан-140. Он так и не был решён, но, к сожалению, о проблемах эксплуатации воздушных судов этого типа долго говорить не приходится. Неизвестно, какие воздушные суда рассматривает руководство авиакомпании для замены Ан-24, но сегодня самолётов аналогичного класса отечественный авиапром не произволит

Ан-24 эксплуатирует также авиакомпания «Якутия» — её парк насчитывает 6 воздушных судов данного типа. «Российскуюфракцию» дополняют и три «Суперджета», эксплуатация которых признаётся здесь достаточно успешной. Самолёты этого типа применяются для полётов в Магадан и Петропавловск-Камчатский. Но для полётов в Москву используются воздушные суда Боинг-737-800.

Ряд перевозчиков с исключительно российским парком дополняют «Томск-Авиа», «Красавиа», «ИрАэро», «Чукотавиа», «Авиалинии Бурятии» и «Газпромавиа». Но в их парке доминирует региональный сегмент. Среднемагистральный представлен только в RedWings, которая из перечисленных является и единственной, базирующейся в Москве. Дальнемагистрального ни у кого нет вовсе. И потому не приходится удивляться, что предложение вице-премьера, одобренное Президентом, представляется привлекательным.

Однако реализовать эту идею сегодня вряд ли возможно: ни один российский авиационный завод не производит авиационную технику такими же темпами, как за рубежом. Малосерийность российских воздушных судов — одна из причин их дороговизны. А пока производственная база не пройдёт полную модернизацию, на повышение производительности труда рассчитывать не приходится.

На встрече с Президентом Дмитрий Рогозин пообещал к весне подготовить план синхронизации производства новых самолетов МС-21, Ил-114 и Ил-96-400 с выводом из эксплуатации старых воздушных судов. Именно эти три самолета выбраныПравительством предметом поддержки.

предметом поддержки.
Впрочем, в среднемагистральном сегменте положение немногим лучше: сегодня парком Ту-204 авиакомпании RedWingsроссийская доля исчерпывается. Только МС-21 может изменить расстановку сил, но сегодня опытный образец ещё не совершил дажепервый полёт. Что уж там говорить про серийное производство. Дальнемагистральный сегмент помимо Ил-96 представить нечем.

Проблема внедрения российских воздушных судов имеет и экономический аспект. Как справедливо отмнтил главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров, именно благодаря мерам финансовой помощи стало возможным активное внедрение самолётов SSJ100. Но проблема состоит не всамом самолете, а в стоимости владения им. Sukhoi-SuperJet100 производится из иностранных комплектующих, поэтому

валютная составляющая в его стоимости высока. По этой причине «Гражданские самолеты Сухого» продают его за валюту. Изменение курса доллара и евро никак не помогло самолету: он подорожал вместе с иномарками.

С МС-21 может повториться такая же ситуация, особенно с той частью самолётов, которая будет оснащена двигателями Р&W. Роман Гусаров также отметил, что основная проблема продаж российской техники — высокие проценты по кредитам. Во многом по этой причине отечественные воздушные суда проигрывают иномаркам.

«Западный самолет можно взять под западный кредит под небольшой процент, но кредит на российский самолет западные банки не дают, а российские банки дают его под высокие проценты.Поэтому меры господдержки, направленные на выравнивание условий покупки нового зарубежного и отечественного лайнеров, жизненно необходимы». При этом, по мнению эксперта, оказывать такую финансовую поддержку необходимо только МС-21 и Ил-114. но ситуация с Ил-96-400 представляется неоднозначной.

МС-21 — это российский самолёт, который создается на замену Ту-154. Первый полет запланирован уже на этот год, а начало серийного производства — на 2019-й. Главными конкурентами являются Airbus A320 и Boeing-737. МС-21 будет строиться в трёх версиях: МС-21-200 (150 посадочных мест), МС-21-300 (180 мест) и МС-21-400 (212 мест). Портфель твердых контрактов на лето 2015 года составлял 175 ВС.

Представители корпорации «Иркут» уверяют, что по условиям приобретения МС-21 будет выгодней западных аналогов. Авиакомпании получат выгоду в размере 3 миллионов лолларов в гол за счет лучшей топливной и весовой эффективности россииского лаинера, а также за счет сокращенного времени на выполнение типового полета. Это удастся за счет увеличения крейсерской скорости и сокращения времени обслуживания в аэропортах. Желательно, конечно, чтобы покупка российского самолета в кредит или в лизинг обходилась дешевле, чем приобретение иностранного аналога. Выход на рынок нового продукта всегда стоит денег, перевозчики не знают статистики и надежности самолёта. и им нужна льгота, чтобы они решились на риск и приобрели новый самолет. Такая практика является общемировой.

Ил-114 — это самолет регионального класса. Он подходит, например,для полетов из Амурской области в Хабаровский край без пересадки в Москве. Такой самолет непременно должен входить в программы субсидирования процент-

ных ставок и лизинговых платежей — региональные перевозки низкорентабельны или совсем нерентабельны. А небольшие авиакомпании, эксплуатирующие такой самолёт, не имеют ни собственных финансов, ни кредитной истории и имущества, чтобы брать кредиты под нормальные проценты. В России без господдержки авиакомпании не приобретают даже иностранные самолеты такого же класса.

По мнению экспертов, данная идея носит гипотетический характер и рассчитана на перспективу. Сегодня достаточного количества отечественной авиатехники в российском парке нет. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, в минувшем году 96 процентов всех перевозок осуществлено на иностранных самолётах. Сегодня крупнейшим эксплуатантом российских воздушных судов является «Аэрофлот», обладающий самым большим парком самолётов SSJ100. Но на большинстве зарубежных линий они проигрывают по экономике воздушным судам западного производства.

Проблема реализации предложения Дмитрия Рогозина состоит не только в том, что те самолёты, которых оно касается, ещё не начали серийно строиться. Темпы производства должны быть достаточно высокими даже для обеспечения внутреннего рынка, не говоря уже о зарубежном. Одно из главных условий их достижения — освоение методики модульной сборки.

Не следует также забывать, что успех самолёта на рынке зависит от состояния вопроса с двигателями. Если Ил-96-400 будет производиться с четырьмя двигателями, а не с двумя, маловероятно, что он будет иметь успех даже на внутреннем рынке. А о двухдвигательной версии можно будет говорить лишь тогда, когда будет производиться двигатель соответствующего класса по мощности и тяге. Таковым может быть ПД-35 (тяга 35 тонн). Но сегодня в полноценное серийное производство не запущена даже базовая модель ПД-14.

Впрочем, запустить двигатель в серийное производство — это полбеды. Беда начнётся, когда дефекты отдельных агрегатов двигателей начнут ставить самолёты «на прикол». За примерами далеко ходить не нужно — именно проблемы с двигателями не дали самолёту Ан-140 утвердиться в авиакомпании «Якутия». Напомним также, что в 1996 году от самолётов Ил-96 «Аэрофлот» отказался по причине их длительного простоя, который был вызван неисправностью двигателей. Этот отрицательный опыт стал по сути дела расплатои за отсутствие системы послепродажного обслуживания. Фундамент этой системы сегодня начинает закладываться. Но чтобы перевозчик отдавал предпочтение именно отечественным воздушным судам, она должна работать бесперебойно.

Говоря об Ил-96, следует обратить внимание и на то, что самолёты этого семейства строились преимущественно из металла. В конструкции современных воздушных судов преобладают композиционные материалы. Про МС-21 это сказать можно. Но чтобы широко внедрять композиты в конструкцию Ил-96, проект будет необходимо переработать.

Россия может и должна иметь свой воздушный флот. Будут самолёты — впору подумать и о маршрутах для них.

Пётр КРАПОШИН

Окончание. Начало на с. 1

В дальнейшем это семейство пополнилось версиями Боинг-737-400 и Боинг-737-500. Боинг-737-400 в начале нынешнего века эксплуатировался в авиакомпании Аэрофлот, имевшей 10 воздушных судов этого типа. В дальнейшем эти самолёты были возвращены лизингодателю. Вероятно, часть из них поступила в авиакомпании S7 и «ЮТэйр», флот которой включал 6 воздушных судов данной модификации.

Боинг-737-500 стал бестселлером и эксплуатировался многими региональными авиакомпаниями. включая дочерние Аэрофлота. Он стал популярным и у ряда национальных перевозчиков стран бывшего СССР, в частности, у грузинской GeorgianAirlines. Примеча-

В июле 2005 года Boeing объявил о начале работ по созданию варианта 737-900ER (Extendedrange — увеличенная дальность), ранее известного под обозначением 737-900Х. 737-900ЕЯ по размерам аналогичен 737-900, но на нём установлена дополнительная пара дверей. Пассажировместимость увеличена до 215 (на 26 больше, чем у 737-800). Первый самолёт планировалось поставить ещё в первой половине 2007 года.

Одним словом, на истории Боинга-737 сегодня не поставлена точка — во всяком случае, что в рамках одного типа существуют самолёты разных классов.

ного типа. Так, например, на самолёт классической модели А320-100/200 устанавливались 2 СҒМІ СҒМ56-5В мощностью 118 кН каждый или 2 IAE V2500-A5 аналогичной мощности. Все названные модели сегодня строятся в версии NEO, одной из отличительных особенностей которой являются новые законцовки крыла (винглеты).

Отечественные самолёты советского периода также проходили модернизацию, но потенциал для их развития был намного меньшим. Наибольшее количество модификаций имеет самолёт Tv-154 лялись обеспечение заданного ресурса и введение системы автооснащались и более мощными двигателями: НК-8-2 были заменены на НК-8-2У. Кроме того, в центроплане были установлены дополнительные топливные баки.

Ту-154Б отличался большей пассажировместимостью и имел дополнительные аварийные выходы в хвостовой части фюзеляжа. Новый автопилот (АБСУ-154) позволял производить посадку в автоматическом режиме по II категории ИКАО. Ту-154Б-1 получил усовершенствованные топливную систему, авионику, систему кондиционирования воздуха и шасси численных систем стало появление самолёта Ту-154Б-2.

Модельный ряд завершил Ту-154М, который коренным образом отличался от предыдущих представителей семейства. Помимо двигателей другого типа (Д-30КУ-154), отличающихся большей тягой, отличия состояли в двухщелевых закрылках, заменивших трёхщелевые, и имеющих не 3, а 4 угла отклонения (помимо традиционных 15, 28 и 45 градусов добавлен промежуточный угол в 36 градусов, позволяющий уйти на второй круг ниже высоты принятия решения). Наряду с этим была увеличена площадь всех рулевых поверхностей (рули высоты и руль направления). Существовал и проект двухдвигательной версии (Ту-154М-2), предполагавший установку в хвостовой части фюзеляжа двух двигателей ПС-90, но он не был реализован.

В разных модификациях строился и Ту-134. В базовом варианте он брал на борт 72 пассажира и оснащался двигателями Д-30 Ій серии. Всего было построено 78 воздушных судов, включая 2 опытных и 9 предсерийных. Основной модификацией стал Ту-134А, отличавшийся более длинным фюзеляжем и рассчитанный на перевозку 76 пассажиров. Самолёт оснащался двигателем Д-30 II серии, имеющим систему реверса тяги (у классического Ту-134 скорость пробега после посадки гасилась тормозным парашютом).

Более существенные отличия имел Ту-134Б. Он был оборудован метеолокатором «Гроза-134», установленным в хвостовой части фюзеляжа. В отличие от предыдущих версий Ту-134Б не имел остекления носового обтекателя, за которым размещалось место штурмана (оно было перенесено в кабину пилотов). Дальнейшего развития самолёт не получил и в 1989 году его производство было полностью прекращено.

Из отечественных самолётов пореформенного периода потенциал для развития имели Ту-204 и Ту-214. Как и «Боинги» и «Эрбасы», они были ориентированы на развитие по принципу семейственности. Самолёты различной вместимости можно было строить, добавляя в фюзеляж новую секцию, или, напротив, изымая её из конструкции. Ту-204 существует в двух основных модификациях Ту-204-100 (210 мест) и Ту-204-300 (164 места). Бывший недавно надеждой отечественного авиапрома Ту-204СМ рассчитан уже на 215 мест. Но страсти, бушевавшие вокруг этого проекта, улеглись, и о его судьбе мы не знаем.

Так где же собака порылась? Вероятно, там, что развивать сегодня нужно не только самолёт, но и методику его изготовления, на которую ориентируются конструкторы и инженеры. Корпорация Boeing производит более 40 самолётов в месяц, Airbus – более 60. Только при условии достижения аналогичных темпов российский авиапром будет способен произвести самолёт, имеющий успех на рынке. А значит — будет развиваться и сам.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

Объединенная авиастроительная корпорация - он строился в версиях Ту-154А, руководство корпорации «Боинг» (колёса тормозились после отры-Ту-154Б/Б-1/Б2 и Ту-154М. Главпланирует собирать 12 самолетов Ил-114 в год заявления о закрытии программы ва самолёта от земли). Результаными проблемами самолета яв-Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) планирует не делает. Примечательно и то, том дальнейшего развития пере-

производить 12 самолетов Ил-114 в год, заявил президент корпорации Юрий Слюсарь. «Здесь, на площадке корпорации «МиГ» в Луховицах, параллельно мы разворачиваем подготовку к производству регионального турбовинтового самолета Ил-114. Ресурсы выделены, доведены до корпорации, параллельно по линии Конструкторского Бюро осуществляется подготовка к передаче документации на завод. Здесь, в этом же цехе, где идет производство самолетов МиГ-35, параллельно мы выходим на темп 12 самолетов в год Ил-114», — сказал он на заседании военно-промышленной комиссии.

Предложения Дмитрия Рогозина по поддержке авиапрома РФ соответствуют требованиям ВТО

На встрече с Президентом РФ Владимиром Путиным вице-

премьер предложил ввести ряд преференций для авиакомпаний, ис-

пользующих российские самолеты. В том числе, предоставлять им

допуски на наиболее прибыльные маршруты. «Все механизмы под-

держки авиапрома разрабатываются с учетом текущей ситуации и

перспективы, совместно с другими федеральными органами испол-

нительной власти и в соответствии с требованиями ВТО. Данная мера

нормам ВТО не противоречит», — отметили в пресс-службе Мин-

промторга. Предложения Рогозина касаются и предоставления «спе-

циальных льгот экономического характера, в том числе, связанных с

КУРЬЕР АВИАПРОМА

«Новикомбанк» профинансировал экспортные поставки авиатехники ПАО «Корпорация «Иркут»

Опорный банк Госкорпорации Ростех предоставил кредит Корпорации «Иркут» (входит в состав Объединенной авиастроительной корпорации) в размере 20 млн евро на финансирование исполнения экспортного контракта по поставке новой авиационной техники. Данное соглашение стало первым шагом в развитии перспективного взаимодействия сторон, сообщает пресс-служба банка. Финансирование авиатехники Корпорации «Иркут» свидетельствует об укреплении нашего взаимодействия по развитию отечественного экспортного потенциала авиационного кластера в целом». — отметила председатель правления Новикомбанка Елена Георгиева.

Объединенная двигателестроительная корпорация реорганизует структуру развития авиаремзаводов

На данный момент в состав ОДК входят четыре авиаремонтных завода, специализирующихся на ремонте авиационных двигателей различных типов: AO «218 AP3» (г. Гатчина, Ленинградская обл.), AO «712 AP3» (г. Челябинск), АО «570 AP3» (г. Ейск, Краснодарский край) и АО «ААРЗ» (г. Арамиль, Свердловская обл.). В рамках реализации Стратегии развития АО «ОДК» корпорация передала АО «218 AP3» полномочия единоличного исполнительного органа (ЕИО) по отношению к остальным заводам. Реорганизация управления АРЗ проводится с целью повышения координации в работе предприятий, в частности, для более рациональной их загрузки, отметили в ОДК.

Концерн «Алмаз-Антей» по итогам реорганизации получил больше предприятий и гособоронзаказа

«В новой оргструктуре концерна учтены изменения, возникшие в связи с нашим преобразованием в концерн воздушно-космической обороны. Увеличилось количество входящих в концерн предприятий, существенно вырос объем государственного оборонного заказа, расширились компетенции и продуктовая линейка», — процитировали в пресс-службе гендиректора «Алмаз-Антея» Яна Новикова. «Высвобождение около 30 процентов от штатной численности управляющей компании концерна в рамках оптимизации структуры — один из шагов в этом направлении. При его реализации сокращен ряд структурных подразделений концерна», — сообщили в пресс-службе.

Юрий Слюсарь: Серийные закупки новейшего истребителя МиГ-35 начнутся в 2019-м году

Самолет включен в госпрограмму вооружений, сообщил президент Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь в ходе сеанса видеоконференции с членами коллегии ВПК. 27 января прошла презентация новинки для иностранных заказчиков. МиГ-35 это многоцелевой истребитель поколения 4++, представляющий собой дальнейшее развитие боевых самолетов МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2 в направлении повышения боевой эффективности и универсальности, а также улучшения эксплуатационных характеристик. Боевой радиус самолета составляет 1000 километров, практический потолок — 17500 метров.

Ученые предложили ААК «Прогресс» внедрить на предприятии технологии лазерной резки

институт автоматики и процессов управления дальневосточного отделения РАН предложил руководству «Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Сазыкина» (Приморский край) внедрить на предприятии технологии лазерной резки, сварки и нанесения покрытий на поверхность панелей из различных материалов. В сообщении авиазавода говорится, что в ходе научно-практической конференции дальневосточные ученые представили вниманию руководителей и специалистов ААК «Прогресс» ряд инновационных проектов. В частности, на рассмотрение авиастроителей были представлены проекты по внедрению робототехники и энергосбережения.

Руководители полетов Иркутского авиазавода признаны судом виновными в катастрофе Ан-12

Ленинский райсуд Иркутска признал руководителей полетов летно-испытательного подразделения Иркутского авиационного завода (филиал ОАО «НПК «Иркут») Андрея Старкова и Александра Осейко виновными в авиакатастрофе Ан-12Б в 2013 году, унесшей жизни девяти человек. Оба приговорены к трем годам лишения свободы с отбыванием в колонии-поселении. «Старков, обладая информацией об ухудшении метеоусловий, препятствующих посадке самолета, не сообщил об этом КВС, не принял мер к уходу ВС на запасной аэродром, а Осейко предоставил экипажу неверную информацию о нахождении ВС на курсе и глиссаде», — говорится в определении суда.

Крылья на вырост

Новое — хорошо модернизированное старое



тельным является факт, что именно этими самолётами оснастила свой флот первая российская низкобюждетная авиакомпания SkyExpress. Лоукостеры приобретают только те самолёты, которые производятся крупными сериями и которыми обладают многие перевозчики. Именно в этом случае инфраструктура по поддержке в эксплуатации будет приемлемой по цене.

В 1993 году была запущена программа NG. К данному семейству относятся самолёты Боинг-737-600/700/800/900. Они отличаются «стеклянной кабиной», представляющей собой сначала электронно-лучевую трубку, а затем жидкокристаллический монитор. Общее количество деталей самолёта сократилось на треть, что уменьшило его массу, повысило технологичность и улучшило управляемость. К дополнительным преобразованиям относятся также опциональные вертикальные законцовки крыльев — винглеты (winglets), существенно сокращающие расход топлива и улучшающие взлётно-посадочные характеристики. Появилась возможность установки винглетов и на самолёты. изначально ими не оснащённые (в числе ранних серии).

В2001 годупутём удлинения фюзеляжа был создан самолёт Boeing 737-900, который выступает в одном классе с Boeing 757. За одну неделю заказов на 737-900 поступило больше, чем на все семейство 757 за весь2004 год. B2005 году Boeing 737 утратил одну из своих главных отличительных черт — дополнительные «надбровные» окна, расположенные поверх основного лобового окна, в кабине пилотов. В 1960-х годах такие стекла являлись требованием Федерального управления гражданской авиации СШАпри лётной сертификации по улучшению обзора при больших углах крена. Однако сегодня это не требуется, и Boeing предлагает заказчикам самолётов эту опцию на выбор.

Если первые версии Боинга-737 относились к категории региональных, Боинг-737-300/400 уже является среднемагистральным.

По аналогичному пути развивался и легендарный «Джамбо-Джет» — Боинг-747, ставший летающей легендой и бестселлером широкофюзеляжного дальнемагистрального сегмента. Он был создан в 1969 году и производился в разных модификациях, отличающихся друг от друга длиной фюзеляжа, конструкцией крыла и типом двигателей. Этот самолёт существует не только в пассажирском варианте, но и в грузовом (Боинг-747-400F и Боинг-747-800F). Последний составил парк грузовой авиакомпании AirBridgeCargo. Среди безрамповых грузовых самолётов ему равных нет по сей день.

В разных модификациях было построено более полутора тысяч самолётов Боинг-747. Для воздушных судов данного класса такая численность является достаточно представительной — рынок дальнемагистральных самолётов является более ограниченным по сравнению с другими классами (среднемагистральный и региональный). Его история не окончилась даже несмотря на появление столь внуши тельного конкурента, как А380, а также на развитие таких проектов, как Боинг-777 и Боинг-787.

В число нестареющих типов вошёл и А320. Во всём мире, включая Россию и ряд стран СНГ, сегодня эксплуатируется более 6000 воздушных судов данного семейства, а по данным 2014 года размещено более 11000 заказов, А320 можно считать достойным соперником Боингу-737 — он моложе конкурента и сушествует с 1988 года.

Сегодня данный тип существует в четырёх модификациях, отличающихся друг от друга главным образом длиной фюзеляжа: классическая модель А320-100/200 имеет ллину 37.57 метра. А318 — 31.44 метра, А319 — 33,84 метра и самый длинный АЗ21 —44,51 метра. Каждая модификация была рассчитана на использование двигателей раз-

матического захода на посадку до высоты 30 метров. В дальнейшем все развитие самолета Ту-154, до появления модификации Ту-154М,

Последовательно были созданы модификации Ту-154А и несколько вариантов Ту-154Б с двигателями НК-8-2У с увеличенной тягой, в которых эти задачи последовательно решались по мере накопления опыта эксплуатации и готовности необходимых систем, агрегатов и оборудования.До внедрения на самолет типа Ту-154 нового, более экономичного двигателя Д-ЗОКУ-154, в руках ОКБ практически имелось лишь одно средство снижения удельных расходов топлива - рациональная компоновка пассажирской кабины. Так появились модификации Ту-154Б-1 на 160 пассажирских мест, а также конвертируемый вариант Ту-154Б-2 на 164-180 пассажирских мест.

Значительного улучшения экономических характеристик самолета удалось достичь с разработкой и внедрением в серию и эксплуатацию самолета Ту-154М с новыми более экономичными лвигателями Д-ЗОКУ-154 и значительными улучшениями местнои аэродин различных частей самолета. Работы по модернизации самолёта проводились с 1975 по 1981 годы. В этот период максимальная взлётная масса была увеличена с 94 до 98 тонн. Изменения коснулись и крыла: классический вариант самолёта строился с тонким крылом, но оно не выдерживало нагрузок и в нём появлялись трешины, поэтому Ту-154А изготовлялся уже с усиленным крылом, толщина которого была **увеличена**.

Важным отличием Ту-154А от классической модели состояло и в том, что управление закрылками, предкрылками и стабилизатором было совмещено. Это изменение в конструкцию системы управления было внесено после катастрофы в Праге, которая произошла в октябре 1973 года. Начиная с Ту-154А, все самолёты

состояло в решении этих проблем.

Окончание. Начало на с. 2

АЭРОПОРТ 2017

Александр Нерадько: Росавиация рассчитывает на завершение реконструкции «Храброво» в срок

«С новым генподрядчиком (ОАО «Центродорстрой») заключен договор, ведется мобилизация сил и средств», — сказал глава ФАВТ. По его словам, на реконструкции объекта есть отставание, из-за которого и пришлось сменить генподрядчика. Однако в Росавиации уверены, что работы будут выполнены в срок. Осенью 2016 года Росавиациярасторгла с ООО «Стройновация» контракт, стоимость которого превышала 3,1 млрд рублей. Проект предусматривал усиление и удлинение ВПП с 2,5 до 3,4 тысячи м, реконструкцию рулежных дорожек, укрепление и расширение перронов. Правительство РФ увеличило стоимость контракта по реконструкции ВПП до 3,4 млрд рублей.

На ликвидацию свалки в районе строительства ВПП-3 Шереметьево выделено 1,4 млрд рублей

Для ликвидации стихийной свалки в районе строительства третьей взлетно-посадочной полосы в международном аэропорту Шереметьево будет выделено 1,4 млрд рублей, сообщил журналистам представитель Президента России по вопросам природоохранной деятельности и транспорта Сергей Иванов. «Министерство транспорта, Минприроды и правительство Московской области выделили в экстренном порядке средства в общем объёме 1,4 млрд рублей», — рассказал журналистам Иванов. По его словам, половина свалки на сегодняшний день убрана. Он напомнил, что экологической полицией и волонтерами в России выявлено более 20 тысяч нелегальных свалок.

Вместо планируемых 500 тысяч МА «Жуковский» по итогам года обслужил 53 тысячи пассажиров

«Нельзя сказать, большие это или маленькие цифры — 53 тысячи пассажиров, не с чем сравнивать. Планировалось больше, но аэропорт новый, и авиакомпании продолжают к нему присматриваться. рассказал источник, близкий к «Рампортаэро» (владеет и управляет «Жуковским»). — Другая причина в том, что иностранные авиационные власти тормозят начало международных полетов». Так, в октябре Минтранс Таджикистана не согласовал полеты в Душанбе и Худжанд «Уральским авиалиниям» и авиакомпании «Ямал», в ответ Россия запретила таджикской SomonAir полеты в свои региональные аэропорты. Также отмечаются проблемы с полетами в Казахстан.

В международном аэропорту Нижнего Новгорода начал работу туристско-информационный центр

Открыт он в рамках подготовки города к ЧМ-2018, сообщает пресс-служба аэропорта. В ТИЦ на территории «Стригино» нижегородцы и гости города смогут получить исчерпывающую информацию о существующих в регионе туристических маршрутах, интересных местах, памятниках истории и культуры, природных достопримечательностях, а также о наиболее значимых событиях города и области. ГБУ НО «Нижегородский туристско-информационный центр» постоянно ведет разработку новых экскурсионных маршрутов, особенно популярные из которых — выходного дня, востребованы не только нижегородцами, но и гостями из ближайших регионов и областей.

Виктор Вексельберг подтвердил готовность сдать новый саратовский аэропорт в 2018 году

Строительство нового аэропорта Саратова начнется после сдачи аэропортового комплекса в Ростове-на-Дону. Об этом в интервью телеканалу «Россия 24» сообщил глава группы компаний «Ренова» Виктор Вексельберг. Напомним, новый аэропортовый комплекс «Центральный» возводится в районе села Сабуровка Саратовского района. Проектом предусмотрено строительство искусственной взлетнопосадочной полосы протяженностью более 3000 м, пассажирского терминала площадью 23 тысячи кв.м, пропускная способность которого составит миллион пассажиров в год. Завершение строительно-монтажных и пуско-наладочных работ запланировано на конец 2018 года.

Строящийся в Ростовской области аэропорт получил официальное название «Платов»

Премьер-министр Правительства России Дмитрий Медведев подписал распоряжение, согласно которому строящемуся в Ростовской области аэропорту присвоено название «Платов», сообщает пресс-служба кабинета министров. «С 2013 года в Аксайском районе ведётся строительство нового аэропортового комплекса. Создаётся новый транспортный узел международного уровня, обеспечивающий стыковку рейсов между странами Азии, СНГ и Европы. «На основании предложения Ростовской области, аэропорту присвоено наименование «Платов», — говорится в документах. Матвей Платов был войсковым атаманом Донского казачьего войска, героем Отечественной войны 1812 года.

Севастопольский военный аэропорт «Бельбек» станет филиалом Симферопольского аэропорта

Об этом на пресс-конференции сообщил генеральный директор АНО «Дирекция по управлению Федеральной целевой программой «Социально-экономическое развитие Республики Крым и Севастополя до 2020 года» Андрей Никитченко. «Аэропорт Бельбек был внесен как объект в ФЦП в виде государственно-частного партнерства. Но инвестора на сегодняшний день найти не удалось. Поэтому Правительство России приняло решение о том, что Бельбек станет филиалом симферопольского аэропорта», — сказал Никитченко. не исключив вероятность того, что с развитием экономики Крымского полуострова Севастополь все же получит собственный аэропорт.

Росавиация провела проверку соблюдения воздушного законодательства аэропортом Курган

Комиссия под руководством начальника Уральского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта А.Н. Шулепова провела проверку соблюдения ОАО «Аэропорт Курган» воздушного законодательства Российской Федерации в части аварийно-спасательного обеспечения полетов. «При ее участии и под контролем отработаны действия оперативного штаба при проведении аварийно-спасательных работ, взаимодействие с органами аэрокосмического поиска и спасания, МЧС, МВД, медицины катастроф, органами исполнительной власти». — отметили в аэропорту.

За дефицитом — профицит

Система профобразования ГА учитывает ее актуальные и перспективные потребности весьма приблизительно

Экономическая активность и инвестиционная привлекательность страны напрямую зависят от развитой инфраструктуры воздушного транспорта и эффективности системы обеспечения отрасли кадрами. Прогноз перспективных профессиональных компетенций — один из ключевых инструментов в системе кадрового обеспечения отрасли. Он формируется на основе научно-технологических трендов в развитии авиационной техники и технологий ее эксплуатации, обеспечения безопасности полетов, технологий управления производством и бизнес-процессами, развития информационных систем, робототехники и других направлений деятельности авиационных организаций.

Гражданская авиация — один из главных двигателей социальноэкономического развития. Несмотря на кризисные 2015 и 2016 годы для мировой экономики темп роста пассажирских авиаперевозок по итогам 2016 года составил 5,7 процентов, в 2016 году было перевезено порядка 3.7 млрд пассажиров и 53,9 млн тонн груза (+3,2 процента к 2015 году). По данным прогноза ІАТА рост сохранится. Как следствие, количество воздушных судов (ВС) гражланской авиации увеличивается. В 2016 году было поставлено порядка 1 700 новых ВС, планируемая поставка 2017 года — еще 1 000 ВС.К концу текущего года количество коммерческих ВС составит 28 718 единиц.

Воздушный транспорт играет важную роль в социальном развитии. По итогам 2015 года 63 млн работников заняты в этой сфере во всем мире, из них 8,4 млн человек — в авиакомпаниях, аэропортах и службах аэронавигации. По прогнозам ІСАО,в ближайшие 20 лет количество рабочих мест на воздушном транспорте увеличится до 99 млн. По данным ІАТА,в авиакомпаниях в 2017 году будут заняты 2,67 млн человек (на 2,2 процента больше по сравнению с прошлым годом), расходы на персонал увеличатся на 6,4 процента. Общие расходы на персонал составят 163 млрд долларов.

Последние десять лет отраслевой рынок труда испытывал регулярные колебания и неудовлетворенность выпускаемыми компетенциями, особенно в сфере производственного персонала. В 2016 году был отмечен переизбыток (профицит) летного персонала, сменивший длительный дефицит. что продемонстрировало не только кризисные явления в отрасли, но и отсутствие тесной связи рынка труда и рынка образования.

В настоящее время летную эксплуатацию 5 400 гражданских воздушных судов в России осуществляет около т7 тысяч членов летного состава. Эта цифра постоянно растет за счет притока молодых специалистов, окончивших учебные заведения гражданской авиации. В 2015 году набор по летным специальностям составил 825 человек: 325 — по системе высшего образования (ВО) и 500 по системе среднего профессионального образования (СПО). Выпуск пилотов в 2015 году составил 823 человека (BO — 273 человека, CПО — 550 человек).

По данным ФАВТ и официальных сайтов учебных заведений гражданской авиации из 1 091 выпускника-пилота 2012-13 гг. выпуска трудоустроено 764 человека (70 процентов), из 647 выпускников 2014 года трудоустроено 224 человека (35 процентов). Низкий показатель трудоустройства связан с тем, что учебные заведения готовят летные кадры по обзарубежных учебных центров.

Спрос российских авиаперевозчиков на образовательные услуги в большей степени удовлетворяют зарубежные учебные заведения. что является важным показателем состояния российского рынка отраслевого образования.

ности авиационного персонала).

разовательным стандартам, не в полной мере учитывающим актуальные и перспективные потребности работодателей. Материально-техническое оснащение для тренажерной и практической летной подготовки в учебных заведениях модернизируется за счет средств федерального бюджета в рамках Федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2020 годы)» в объеме 3,9 млрдрублей ежегодно. Несмотря на усилия государства в обновлении инфраструктуры для подготовки летного состава, работодатели по-прежнему вынуждены осуществлять профессиональное обучение выпускников и «ввод в строй» на используемые ими типы ВС, что занимает 6 — 9 месяцев, и, в большинстве случаев, с привлечением

В 2015 году численность лет-

ного состава составила 20,3 процента от среднесписочной численности работников воздушного транспорта России. На конец мая 2016 года в России числилось 38 564 бортпроводника (46,1 процента от среднесписочной численности работников воздушного транспорта России и 56 процентов от числен-

В III квартале 2016 года сред-



было примерно одинаковым, то в эксплуатации 405 самолетов картина поменялась кардинально. Со-



ботников крупных и средних организаций воздушного транспорта России сократилась на 4,1 процента и составила 78 197 человек (аналогичный показатель в III квартале 2015 года 81 557 человек).

С 2014 года по III квартал 2016 года было сокращено почти 9 000 работников воздушного транспорта. Наиболее существенные сокращения персонала произошли в Северо-Западном ФО (-28,3 процента) и Южном ФО (-23,9 процента). Количество персонала выросло в Центральном ФО (+2,8 процента), Приволжском ФО (+10,6 процента). (Рисунок 1).

Потребность в летном, инженерно-техническом составе, а также экипаже пассажирской ка-

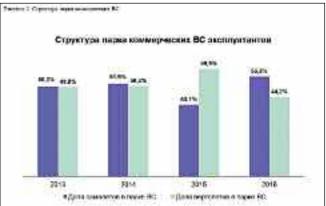
оказалось 4 000 не трудоустроенбины строго привязана к количеству и структуре ВС. ных пилотов самолетов. На начало сентября 2016 года По данным ФАВТ в сентябре 2016 года в России зарегистрив эксплуатации находилось 2 009 ровано 2 501 коммерческое ВС (1 коммерческих воздушных судов, а 051 самолет и 834 вертолета). Из в конце 2015 года их было 2 548. них 1 885 ВС эксплуатируются что повлияло на рост профицита авиакомпаниями для перевозки

representation

летного состава. По внутренним данным компании «Авиаперсонал» профицит летного состава к концу 2015 года составлял 3 000 пилотов, а к концу І полугодия 2016 года — 2000. (Рисунок 3).

ALASERS CONTROLS OF

Последствия кризисных 2015 и 2016 годов поставили сложные задачи по резкому повышению эффективности и производительности труда, что, в свою очередь. потребовало оптимизации численности персонала, проведения глубокой оценки его компетенцийи увеличения набора компетенций каждого сотрудника. Ситуация для специалистов по управлению



2015 году в связи с выводом из отношение самолетов и вертоле-

пассажиров, почты и грузов, 616

ВС — для выполнения авиационных работ. Кроме того, в Госу-

дарственном реестре граждан-

ских ВС Российской Федерации на

начало 2016 года было зареги-

стрировано 2 894 ВС авиации об-

щего назначения, принадлежащих

требности персонала связаны с

изменениями количества ВС и их

модификаций во флотах эксплуа-

тантов. Если в 2014 году соотно-

шение самолетов и вертолетов в

структуре парка коммерческих ВС

Значительные колебания в по-

персоналом осложнилась отсутствием профессиональных стандартов, которые позволяют проводить независимую оценку квалификаций персонала.

Учитывая факты регулярного дисбаланса на рынке труда, очевидно, чтодействующая государственная стратегия в области кадрового обеспечения и применяемые механизмы недостаточно эффективны и требуют современных подходов на основе новой национальной системы профессиональных квалификации. Решения кадровых за дач воздушного транспорта на государственном уровне описаны в Подпрограмме «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)». По данным ФЦП из государствен-





59,88 процентов соответственно. (Рисунок 2)

В этой связи на рынке труда



ного бюджета на реализацию мероприятий в области кадрового обеспечения было запланировано около 40 млрд. рублей. Гражданская авиация всех видов транспорта лидирует по затратам на решение кадровых задач. В рамках Подпрограммы стратегия кадрового обеспечения отрасли ограничена решением следующих ключевых задач: «обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации» и «обеспечение развития медицинского центра гражданской авиации (ЦКБ ГА)». (Рисунок 4).

В индикаторы реализации Подпрограммы «Гражданская авиация» были включены: приобретение ВС для учебных заведений (всего 373), поставки тренажеров для учебных заведений (всего 271), введение в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на аэродромах в учебных заведениях гражданской авиации (всего 3).

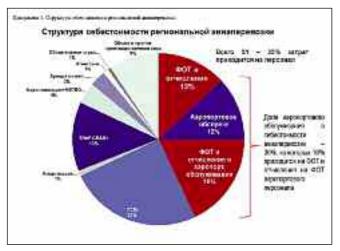
Важно отметить, что данные стратегические задачи формировались и продолжают актуализироваться в отсутствие утвержденной участниками рынка труда системы мониторинга потребностей и прогнозирования на основе перспективных научнотехнологических трендов, программ развития авиастроения, а также без учета современных механизмов новой национальной системы квалификаций. Учитывая, что обеспечение кадрами российской гражданской авиации полностью зависит от государства как «производителя» и «поставщика» профессиональных компетенций, ситуация напоминает все аспекты пробле-

Затраты на персонал — одна из основных статей расходов при формировании себестоимости авиаперевозки. Доля затрат на аэропортовое обслуживание в себестоимости региональной ниях приходится на обязательное обучение сотрудников. Поэтому, когда речь идет об операционном убытке крупнейших авиакомпаний РФ по итогам первого квартала 2016 года в размере 24 млрд. рублей против 16 млрд. рублей за тот же период 2015 года, или о высокой стоимости билета, очевидно, что треть в каждой из этих проблем — это малоэффективная работа с кадровым обеспечением на отраслевом уровне.

Corps	Средневингичный хархинга контанск и среднега остановаций ВТ (руб.)	Средневновного хартията метью организаций III грую,
2013:	88 083,7	
2014	92 402,6	4 37 681,1
2015	# 83 483.5	45 704,1
Han 2016	99.521,8	1472

Организации воздушного транспорта, включившиеся в акгивную работу по разработке профессиональных станлартов отрасли, в целом выражают надежды на то, что они станут инструментом перезагрузки системы кадрового обеспечения отрасли. Внедрение профстандартов позволит работодателям сократить затраты не только на обучение специалистов, но и получить налоговые льготы на расходы, связанные с обучением, переподготовкой, аттестацией и оценкой персонала, которые входят в структуру ФОТ и влияют на себестоимость авиаперевозки и себестоимость ставок (тарифов) аэропортовых услуг.

Благодаря государственной политике субсидирования региональных авиаперевозок некоторые региональные компании продемонстрировали существенный темп роста пассажиропотока по итогам первого полугодия 2016 года по сравнению с аналогичным периодом 2015 года (в процентах):



авиаперевозки может достигать 30 процентов, из которых до 18 процентов приходится на Фонд оплаты труда (ФОТ). Кроме того, порядка 13 процентов в структуре себестоимости приходится на ФОТ и отчисления самой авиакомпании. Таким образом, в совокупности в структуре себестоимости затраты на персонал могут достигать 31-33 процентов. (Диаграмма 1).

Расходы на обучение персонала в организациях воздушного транспорта России достигают 20-25 процентов от общих затрат на персонал и постоянно растут. Более 80 процентов расходов на обучение в российских авиакомпа-

- среди аэропортов лидерами стали Сочи (36,4), Анапа (27,8), Махачкала (44,9), вахтовый поселок на полуострове Ямал Сабетта (112,4), Назрань (122,5), Киров (123,1), Нальчик (109,8), Чебоксары (200,4), Ульяновск (700,9), Ленск (63,7), Полярный в Якутии (46,1), Бугульма (166,8), аэропорт Пластун в Приморском крае (58,3), Саранск (42,5) и др.
- среди авиакомпаний лидерами стали: «Россия» (63,1), «Победа» (46,9), входящая в группу компаний S7 «Глобус» (47,3), «Нордавиа» (30,8) и др.

Это повлекло за собой децентрализацию точек роста вакансий. Соискатели активизиро-

вали свое присутствие на региональных рынках труда. На этом фоне субсидирование региональных авиаперевозок позволило региональным рынкам труда не только показать рост объема перевозок, но и увеличить уровень среднемесячной заработной платы работников воздушного транспорта в некоторых регионах.

В целом по отрасли по итогам I полугодия 2016года уровень зарплаты работников воздушного транспорта снижался. Но по итогам III квартала 2016 года впервые с середины 2014 года была зафиксирована положительная динамика: среднемесячная заработная плата (без выплат социального характера) составила 99 321,8 рублей.(Таблица 2)

Наиболее существенный рост среднемесячной заработной платы работников воздушного транспорта по итогам III квартала 2016 года показал Центральный ФО (8,6 процента), Приволжский ФО (14,2 процента), Дальневосточный ФО (7,5

процента). Наиболее существенное падение уровня среднемесячной заработной платы по итогам III квартала 2016 года было зафиксировать

Изменение заработных плат отрасли по округам EBHT NEW YOR CESEFO SKTADE HIS OO YPATHONEH +) дилиевосточный фо Opques repriesy in crypty - 26 602 Сросная завітряв то жаут ~44 550 Соврем вартие и по вору — 44 548 Доврем зарапача на ждугу – 40.945 Средивения 2016年19 24 2015-1978 23 Hr + 130 343 101 er - 88 921 1014 - 10102 300% - 88 PM 30年-8077年 fi mt. 2015 t - 122 507 let 2001-8930) (2 @ m 29 Er - Elan 28 III a 70'81-405M-(7.5) MANAGEMENT OF Средна протого то PRO-74365 NE 84

\$9531KB# 00

1007 M 108

27/41-03721 30/31-03/29

有在设施:-海松

но в Северо-Кавказском ФО (-12,3 процента) (Рисунок 5).

ствелониковивский ос

to 2001 - 21 84 112 ht

Cresen - 22 UZ

2004 - 20771 2004 - 20773

DOMEST

Среднен дама 1454-у - 20.004

391-73% 291-730

1 a 201 - 1264

По данным Росстата среднемесячная номинальная заработная плата по виду экономической деятельности «Транспорт и связь» за I полугодие 2016 года составила 41 529 рублей, в то время как средняя номинальная зарплата в сентябре 2016 года в Москве составила 66 920 рублей, а средняя «желаемая» зарплата специалистов, из числа авиационного персонала, указанная в резюме, полученных компанией «Авиаперсонал» в первом полугодии 2016 года, составила 72 474 рубля (за исключением представителей летного состава). СоВ 2011 году компания «Авиаперсонал» обратилась в Министерство транспорта России с инициативой создания стратегии и программы кадрового обеспечения отрасли и получила одобрение. Однако руководство Федерального агентства воздушного транспорта, являющегося учредителем учебных заведений гражданской авиации, и по сути «производителем» ключевого кадрового ресурса отрасли», должного интереса к данной теме не проявило...

OWNERS DO

оруу-Ж084

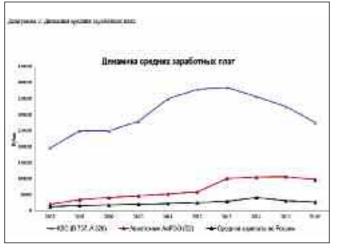
20141 - 66 721

12051-9887 0 w 2001-7140

Сосони вистокого

Анастасия МИРОШНИЧЕНКО, директор Ассоциации

«Авиационный персонал»



гласно данных компании «Авиаперсонал» самые значительные сокращения заработной платы (в процентах) были зафиксированы для следующих категорий работ-

- руководящего состава и топменеджеров 10-42
- членов летного состава 15-35
 членов кабинного экипажа (бортпроводники) 7-19
- представителей инженерно-технических профессий 5-18

В целом, уровень зарплат авиаспециалистов остается выше, чем средний уровень зарплат по России.

Несмотря на то, что профессия «Пилот воздушного судна гражданской авиации» входит в тройку лидеров среди самых высокооплачиваемых профессий России, рост зарплат летных специалистов впервые с 2009 года прекратился. В 2015 году было зафиксировано падение уровня заработной платы летного состава. Кроме того, профицит летного состава на внутреннем рынке вынуждает специалистов рассматривать работодателей Юго-Восточной Азии. Самым конкурентным рынком труда для летного состава является Китай, где среднемесячная зарплата командира ВС составляет 19 505 долларов, но при этом только 3 кандидата из 100 получают предложение работы.

Уровень заработной платы инженерно-технического персонала продолжает расти, но уже менее интенсивно. (Диаграмма 2).

ИНТЕГРАЦИЯ

Глава Минавиации Египта посетит Россию, чтобы обсудить восстановление авиасообщения

«Сегодня я получил информацию о готовящемся визите министра гражданской авиации Египта в Россию в начале февраля. Это тоже будет определенным шагом вперед, естественно, в процессе восстановления авиасообщения», - рассказал журналистам глава Минтранса РФ Максим Соколов. «Еще раз хочу подчеркнуть, что оцениваем перспективы последовательного восстановления авиационного сообщения как достаточно реалистичные. Каких-то конкретных сроков мы не устанавливаем, потому что сначала должны быть приняты необходимые документы», — добавил министр. Минтранс уже направил в Правительство России свои предложения по открытию рейсов в АРЕ.

В Азербайджане создана и прошла регистрацию новая авиакомпания, названная Silk Way East

В Азербайджане прошла государственную регистрацию авиакомпания Silk Way East, сообщает печатное издание министерства по налогам Vergiler. Компания была зарегистрирована по системе «единого окна» министерства 25 октября 2016 года. Уставный капитал ООО составляет 50 тысяч манатов. Официальным представителем компании в Азербайджане является Заур Ахундов. Юридический адрес компании: AZ1044, Хазарский район города Баку, поселок городского типа Бина, международный аэропорт «Гейдар Алиев», Cargo Terminal-2. Новая авиакомпания Silk Way East будет заниматься преимущественно грузовыми авиаперевозками.

Южноафриканская авиакомпания Airlink готова купить пять самолетов Embraer семейства E-Jet

«Перевозчик из Южной Африки приобретет у бразильской лизинговой компании ECC Leasing (дочка Embraer) три самолета E17S и два лайнера E190. Airlink начнет получать самолеты в первой половине 2017 года», — сообщает пресс-служба компании Embraer. Airlink уже оперирует большим парком самолетов ERJ - в декабре прошлого года авиакомпания начала увеличивать парк самолетов лайнерами ERJ 140. К концу четвертого квартала 2017 года авиакомпания будет эксплуатировать 30 самолетов ERJ (ERJ 135, ERJ 140 и ERJ 145). Потенциальная стоимость всего контракта полностью составляет с учетом опциона около \$873 млн по каталожным ценам.

S7 Airlines и Meridiana расширили код-шеринг и открывают совместные рейсы Москва — Милан

Полеты будут осуществляться с 27 марта с периодичностью четыре раза в неделю: по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям. Вылет из московского Домодедово в 12:10, прибытие в Милан (аэропорт Мальпенса) в 14:45 по местному времени. Из Милана рейс вылетает в 06:55 и в 11:15 прилетает в Москву. Рейсы будут выполняться на современных воздушных судах Boeing 737 Meridiana. Италия — одна из самых популярных европейских стран у российских туристов. S7 выполняет собственные прямые регулярные рейсы из Москвы в Верону, Турин, Неаполь и в летнем расписании — в Геную. В рамках соглашения путешествия в Россию станут удобнее и для пассажиров Meridiana.

Власти Киргизии перечислили более \$280 тысяч пострадавшим от падения турецкого Boeing 747

«На специальный счет МЧС Киргизской республики поступило 20 миллионов 138 тысяч 400 сомов (около 287 тысяч долларов)», - говорится в сообщении МЧС республики. Как ранее сообщало ведомство, на расчетный счет можно перечислять средства в любой валюте – сомах, рублях, казахстанских тенге, долларах, евро и других. На счет помощи перечисляют свои однодневные зарплаты министерства и ведомства Киргизии, аппараты правительства и депутатский корпус страны, средства выделили также крупные предприятия и компании. По данным пресс-службы мэрии Бишкека, жители города собрали более 9 тонн одежды и обуви, предметов гигиены и продуктов питания.

Петр Порошенко предлагает создать спецфонд для реконструкции одесского аэропорта в срок

Президент Украины выступает за создание фонда с кредитным бюджетным финансированием для реконструкции одесского аэропорта с тем, чтобы соответствующие работы были окончены до конца года. «В этом году не только строительство здания аэропорта должно быть завершено, но и полоса — должна, наконец, начаться ее реконструкция», — сказал Порошенко в Одессе во время представления нового руководителя областной государственной администрации. Президент подчеркнул, что и аэропорт, и его взлетно-посадочная полоса должны соответствовать высоким мировым стандартам. Необходимое поручение дано министру финансов Александру Данилюку.

Turkish Airlines планирует выполнять полеты в Стамбул и Тбилиси из Грозного

Регулярные ежедневные прямые рейсы в Стамбул, крупнейший город Турции, могут появиться уже в летнем расписании аэропорта Грозного. В настоящее время из Грозного выполняется 2–3 ежедневных рейса в Москву и один еженедельный рейс в Бишкек, столицу Киргизии. В Росавиации подтвердили намерение турецкой авиакомпании Turkish Airlines начать летать в аэропорт Грозного из Стамбула. Российские авиационные власти в настоящее время изучают эту заявку на новое направление полетов. Между Россией и Турцией установлен безвизовый режим. Соответственно это направление может пользоваться популярностью в период массовых отпусков.

Паоло Ричиотти назвал конкретную дату запуска нового терминала аэропорта Астаны

«Общая площадь нового терминала составит 47 тысяч квадратных метров, на пяти уровнях: четыре этажа вверх и один этаж подвальных помещений. Пропускная способность на сегодня 3 млн в год. После завершения строительства вырастет до 8,2 млн пассажиров в год. 31 марта 2017 года у нас запуск в работу, при хорошем раскладе 15 мая уже заработаем», — сообщил управляющий директор международного аэропорта Астаны по строительной части Куандык Рыспаев. Обновленный аэропорт должен был разделить международные и внутренние рейсы, однако более поздние планы связали их между собой. Со временем Астана должна стать транспортным хабом Центральной Азии.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

Инженеры ЦАГИ стали лауреатами премии Губернатора Московской области

Распоряжением губернатора Московской области были утверждены лауреаты ежегодной премии в сфере науки и инноваций для молодых ученых и специалистов в 2016 году. Среди награжденных — авторский коллективЦАГИ.

Инженеры Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского Игорь Григорьев, Кирилл Жирихин, Александр Левицкий и Александр Юстус удостоены премии за разработку крупномасштабной исполнительной аэродинамической модели для проекта магистрального самолета МС-21. «Модель предназначена для проведения экспериментальных исследований в дозвуковой трубе ЦАГИ с целью оценки аэродинамических характеристик на режимах взлета и посадки. Она дает возможность измерять аэродинамические силы и моменты, что позволило специалистам института детально изучить нагрузки на всех отклоняемых поверхностях и элементах механизации», — рассказали в ЦАГИ.

МГТУ ГА и SITA запускают новую совместную программу обучения студентов

Обучающий курс для преподавателей университета компания SITA провела в декабре. Практические занятия по DCS для студентов, обучающихся по направлению «Технология транспортных процессов», начнутся в этом году.

В настоящее время организован тестовый доступ к автоматизированной системе регистрации пассажиров и оформления багажа SITA Departure Control System (SITA DCS) в специализированном компьютерном классе университета на кафедре «Организация перевозок на воздушном транспорте». Система управления отправками аэропорта SITA DCS позволяет выполнять операции по регистрации пассажиров и багажа и формировать все необходимые сопроводительные документы по рейсам согласно требованиям международных отраслевых стандартов. Вести занятия будут как преподаватели МГТУ ГА, так и специалисты SITA. Учебная программа SITA была запущена в 2014 году и ориентирована на студентов.

ОДК и ВИАМ развивают партнерство в деле применения аддитивных технологий

Объединенная двигателестроительная корпорация и Всероссийский НИИ авиационных материалов обсудили перспективы внедрения аддитивных технологий в двигателестроении и вопросы двустороннего сотрудничества.

Основной целью развития аддитивных технологий в ОДК является снижение сроков разработки, серийного освоения и вывода на рынок высокотехнологичной конкурентоспособной продукции. В состоявшейся 16 января в ОДК рабочей встрече, в частности, приняли участие генеральный директор АО «ОДК» Александр Артюхов, генеральный конструктор холдинга Юрий Шмотин и генеральный директор ВИАМ Евгений Каблов. В ходе совещания были представлены доклады о перспективах применения аддитивных технологий в отрасли и работе института с предприятиями ОДК в данной области. В 2015 году ОДК и ВИАМ подписали концепцию взаимодействия в целях внедрения материалов нового поколения.

«Технодинамика» и МГТУ им. Баумана создадут учебный центр в Орехово-Зуево

Решение об этом было принято на круглом столе «Комплексная подготовка кадров для наукоёмкого производства», организованном предприятием «Респиратор» холдинга «Технодинамика» ГоскорпорацииРостех.

В нем приняли участие представители Межрайонной торгово-промышленной палаты и Министерства инноваций и инвестицийМосковской области, представители администраций муниципальных округов, руководители кадровых служб промышленных предприятий и представители ведущих вузов страны. Участники обсудили проблемы обеспечения промышленных предприятий квалифицированным персоналом, обменялись опытом обучения, ознакомились с федеральными и областными программами социальной поддержки молодых специалистов. Представители Правительства Московской области подробно рассказали о формах сотрудничества с предприятиями и познакомили с мерами социальной поддержки молодых сотрудников.

В ТУСУРе создана установка для отпугивания птиц от аэродромов

Ученые Томского университета систем управления и радиоэлектроникиразработали биоакустический отпугиватель птиц нового типа. Устройство позволяет более эффективно отпугивать пернатых от аэродромов.

Проблема предотвращения столкновения птиц с воздушными судами является одной из актуальных для сотрудников аэродромов. Для ее решения разрабатываются целые комплексы высокотехнологичных мероприятий. Достаточно широко используются биоакустические программируемые отпугиватели птиц. Принцип таких устройств заключается в воспроизведении тревожных криков птиц либо отпугивающих сигналов. Однако достаточно быстро наступает эффект привыкания, поэтому приходится применять такие негуманные методы, как отстрел.В ТУ-СУРе разработали установку, которая работает как звуковая пушка, не причиняет смертельного вреда живым существам, но эффективно воздействует на их поведение.

В НИТУ «МИСиС» создали новую технологию литья для авиапромышленности

Новая технология, которая будет использоваться в производстве двигателей для самолетов МС-21, более дешевая, экологически безопасная и позволяет получать более точные детали, сообщает пресс-служба института.

«Специалисты Инжинирингового центра «Литейные технологии и материалы» НИТУ отказались от классической технологии литья титановых сплавов по выплавляемым моделям и предложили безмодельную технологию. Секрет ее заключается в использовании графитовых заготовок сложной конфигурации, изготавливаемых фрезерованием на станках с числовым программным управлением. Графит почти не взаимодействует с титановым расплавом, поэтому отливки получаются тонкостенными, без загрязнённого альфированного слоя, который снижает пластичность титана. При классической технологии на изделии присутствует альфированный слой, который необходимо удалять», — рассказали в МИСиС.

Требуются профессионалы в расцвете лет

Качество подготовки специалистов для предприятий авиастроительной отрасли оставляет желать лучшег



Людмила Ильина

Основным поставщиком кадров для предприятия является Политехнический институт, в котором действует кафедра «Авиационные двигатели и энергетические установки». В числе преподавателей были и сотрудники АО «Климов». Но, тем не менее, выпускников было необходимо переучивать.

Собственно говоря, необходимость переучивания становилась очевидной, даже когда студент оканчивал третий курс. Выпускники, поступавшие после окончания на предприятие, могли работать самостоятельно только спустя два или три года. Эта ситуация вызвала необходимость изменить технологию подготовки специалистов. Выходом из положения стало создание программы целевой подготовки кадров для предприятий ОПК.

Главная задача, которую необходимо решить - подготовка специалистов, владеющих современными компетенциями в области авиадвигателестроения. Руководители учебного центра АО «Климов» решили построить программу обучения таким образом, чтобы сохранить лучшие традиции, заложенные во времена В.Я. Климова и С.П. Изотова — студентов «бросать в бой»сразу, т.е. в ходе обучения делать значительный акцент не только на теории, но и на практике, как конструкторской, так и технологической. Именно таким образом квалифицированного специалиста можно подготовить за максимально короткие сроки.

Жизненный цикл сотрудника начинается с профориентации. Целевая подготовка кадров в будущем должна начинаться не с третьего курса, как это было заведено изначально, а уже с первого, или даже со школьной скамы. Набор целевиков производился в школах среди учеников 11-го класса и в центрах профориентации. Дети ходили на экскурсии на предприятие и знакомились с руководителями, а также изучали своё потенциальное рабочее ме-

Окончание. Начало на с. 2

сто. Работа с этими же детьми продолжалась и когда они становились студентами-первокурсниками

Учебный центр, по сути дела, ведёт предмет, который в настоящее время из учебной программы вузов исключён — введение в специальность. Специалисты АО «Климов» не только вернули его, но и начали преподавать в нужное время — в прошлом на практику приходили студенты-третьекурсники, обладавшие базовыми знаниями, но не имевшие представления о том, как их нужно применять.

Целевая подготовка была разделена на две части. Со студентами первых и вторых курсов работает только учебный центр, начиная с третьего курса включаются уже специалисты предприятий. Студенты проходят производственную практику, программа которой утверждается главным конструктором, и при окончании вуза защищают дипломные работы на территории предприятия. Трудоустройство начинается уже с четвёртого курса.



Андрей Прокофьев

Программы практики, по словам Людмилы Ильиной, также представляли собой проблемный аспект. Представители вузов отказывались **V**Частвовать в составлении программ практики, перекладывая эту миссию на предприятие. С целью переучивания студентов была основана базовая кафедра, задачи которой состояли во внесении корректировок в имеющиеся учебные планы и создание новых, а также разработка специальных программ в интересах АО «Климов». Около 22 дисциплин изучаются в Военмехе (где действуют бакалавриат и специалитет), около 24 — в Политехническом институте (магистерская

Кафедра действует уже в течение двух лет. Первые выпускники Военмеха уже поступили на предприятие, из Политехнического института поступление специалистов ожидается в будущем году. При базовой кафедре действует молодёжное КБ, которое воплошает в жизнь традицию «обучение через дело». Молодёжь привлекается к конкретным научно-исследовательским работам, и вклад начинающих специалистов заложен в двигатель ТВ7-117. Тех студентов, которые вовлечены в программу, специалисты АО «Климов» знают с 11-го класса. Ко времени окончания вуза уже известно. на каком именно рабочем месте выпускники начнут работать. После окончания кафедры возможно и продолжение обучения в аспирантуре.

В каждом мероприятии, связанном с подготовкой кадров, участвуют главный конструктор и исполнительный директор. В двух вузах были открыты базовые кафедры и, кроме того, стараниями предприятия в них отремонтированы аудитории. Руководители решили, что эти аудитории будут именными, «климовскими».

В ходе работы по созданию программы возникла ещё одна проблема: для преподавания ряда предметов преподавателей не было. Специалисты учебного центра принимали участие не только в составлении программы обучения, но и в составлении учебников по этим предметам. Аудитории в Политехе и Военмехе оборудованы визуальными материалами, макетами агрегатов, отдельными деталями. Преподаватели Политехнического института начали составлять учебные пособия. В настоящее время учебный центр способен подготовить студентов в магистратуру.

Дальнейшие планы — создать базу для подготовки в бакалавриат. Студенты, проходящие обучение в учебном центре, готовы к тому, что учиться придётся всю жизнь. При учебном центре действует учебно-производственный участок, где будущие сборщики учатся собирать двигатель. Детали, из которых он собирается, неликвидные, но внешне двигатель от боевого не отличается.

Во многом схожий подход был применён специалистами Самарского университета имени С.П. Королёва. Андрей Прокофьев (первый проректор — проректор по науке и инновациям этого вуза), выступал более года назад в этом же зале как проректор Самарского Государственного Аэрокосмического Университета. Знаменитый вуз претерпел изменения — в 2015 году к нему был присоединён Самарский государственный университет, и объединённый вуз сегодня является самым крупным в

Самарской области. В нём обучаются более 15000 студентов, большинство из которых — на очном отделении.

В структуру университета входят 8 институтов, среди которых — традиционные для СГАУ — ракетнокосмической техники, двигателей и энергетических установок, авиационной техники и информатики. Помимо них появился социально-гуманитарный институт. Для такого вуза название «аэрокосмический» уже не подходит. Отныне его название звучит так: Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королёва. Он участвует в программе 5/100 (это программа повышения конкурентоспособности ведущих вузов) и в настоящее время входит в число ведущих в России.

В соответствии с этой программой реализуется сотрудничество с рядом отечественных и зарубежных вузов. Это стало возможным во многом благоларя многолетней связи вуза с промышленными предприятиями. Основные партнёры — предприятия аэрокосмической промышленности как Самары, так и Российской Федерации в целом. В число горолов, с которыми университет поддерживает связь, входят Москва, Санкт-Петербург и Ульяновск, а также ряд городов за рубежом. Развитие вуза происходит во многом благодаря наличию совместных кафедр космического машиностроения. Они не являются точным подобием базовой кафедры, о которой говорилось в докладе Людмилы Ильиной.

Университет имеет кампус, один из корпусов которого принадлежит ракетно-космическому предприятию «Прогресс». Здесь и расположена кафедра. Формально она принадлежит другому предприятию, но все студенты проходят через неё, изучая многие предметы. В корпусе «Прогресса» работают специалисты завода, который включен в технологическую цепочку испытаний космических аппаратов. В нём же студенты выполняют свои лабораторные работы. Такая методика обучения способствует обретению студентами тех компетенций, которые будут необходимы на производстве. Иначе говоря, в будущем начальники никому не скажут: забудьте всё, чему вас учили.

В производственный процесс студенты вовлечены на протяжении всех 6 лет своего обучения. С предприятием «Прогресс» университет участвовал в совместном проекте, реализованном в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 218 «О мерах государственной поддержки развития кооперации российских высших учебных заведений и организаций, реализующих комплексные проекты по созданию высокотехнологичного производства». Результатом этого проекта стало создание малого космического аппарата «Аист-2Д».

Ещё один путь взаимодействия с РКЦ «Прогресс» состоит в том, что в структуре университета действует научно-производственная лаборатория, которая не только изготавливает опытные образцы или элементы, но и осуществляет серийный выпуск виброизоляторов из металлорезины, которые устанавливаются на все ракеты-носители семейства «Союз» для виброизоляции приборов. Единственная в мире группировка спутников (в настоящее время на орбите их три) создана именно специалистами Самарского университета.



В докладе Прокофьева был также приведён пример взаимодействия университета с государственными научными центрами. Так, например, в течение длительного времени он сотрудничает с ВИАМ. При университете работает лаборатория композиционных материалов, которые создавались при консультационной поддержке Ульяновского филиала ВИАМ. Помимо внутривузовской лаборатории (создавать которую помогал ВИАМ), существует также совместная. Накопив опыт совместной работы, специалисты Самарского исследовательского университета совместно с ВИАМ при Геленджикском центре климатических испытаний создали совместную лабораторию коррозии и биоповреждаемости материалов. Силами этой лаборатории решается целый ряд научных задач, в частности, по обоснованию и созданию климатической станции на космодроме «Восточный»

На этом космодроме климатические условия отличаются от тех, которые присущи космодрому Байконур, и поэтому необходимо изучить материалы, применяемые при постройке стартового комплекса, рассчитанного на эксплуатацию в течение 20-25 лет. В этой лаборатории студенты проходят практику ежегодно, и не только летом, в курортный сезон, но и осенью. В это время погода с точки зрения условий для изучения коррозии является наиболее благоприятной.

Сегодня Самарский университет ведёт совместную работу с ОДК по созданию опорной лаборатории в области газодинамических исследований. Центр газодинамических исследований самарский вуз совместно с Корпорацией развивает уже в течение пяти лет. Он оснащён самым современным оборудованием для проведения различных исследований, как расчётных, так и экспериментальных. В перспективе ОДК будет проводить в этой лаборатории все исследования, связанные с изучением процессов горения топлива в камерах сгорания авиационных двигателей.

Самарский университет всегда славился тем, что в его стенах были слиты воедино три компонента — самолёты, двигатели и ракеты. Но, к сожалению, сегодня в



Кобелев Станислав Александрович— доцент кафедры «Самолетостроение» ИАТУ УлГТУ, к.т.н (справа на фото) Шишкин Вадим Викторинович— директор ИАТУ УлГТУ

в будущем носителем информации стал не электрон, а фотон. Сам вуз будет расширяться и на окраине Самары будет основан кампус-университет, который получит название «Гагарин-центр».

Ни для кого не секрет, что тенденция слияния различных учебных заведений, и не только высших, но и среднеобразовательных, сегодня стала веянием времени. Этот процесс именуется оптимизацией. Такое определение подразумевает, что слияние будет способствовать повышению качества образования. Так ли это? Можно сказать, что так, если традиции вуза останутся незыблемыми и структурные подразделения, призванные готовить авиационных специалистов останутся неизменными.

В случае с Самарским вузом эти условия соблюдены. Но что мы видим в Москве? В определённых кругах в течение нескольких лет витает идея создания Российского транспортного университета. Президент РФ Владимир Путин поручил Правительству рассмотреть вопрос об этом до конца нынешнего года. В составУниверситета транспорта должны войти Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ), МАДИ, Московская государственная академия водного транспорта (МГАВТ) и МГТУ ГА. Последний, как и прочие, самостоя-



Олег Даринцев

Самаре нет самолётостроительного предприятия, входящего в ОАК. Завод «Авиакор» раоотает, но не являясь членом ОАК. При этом в Самаре работает предприятие «Авиаагрегат», входящее в холдинг «Технодинамика», а также «Агрегат» и «Гидропневмоавтоматика», которые занимаются созданием агрегатов систем самолётов. Но сами самолёты, для которых они предназначены, в Самаре не строятся. В Ульяновске партнёром самарского вуза является ЗАО «Аэрокомпозит», совместно с которым разрабатываются технологии изготовления крупногабаритных деталей.

В Самаре ведётся подготовка и по специальностям, связанным с CALS-технологиями. В число направлений, по которым ведётся подготовка, входят и информационные технологии. Самарский исследовательский университет участвует в проекте, направленном на то, чтобы

Справедливо ли это будет, судите сами. МГТУ ГА обладает уникальным авиационно-техническим и учебно-тренажёрным центрами, студенческим конструкторским бюро, отделом научных исследований и комплексом узкопрофилированных лабораторий. В 2018 году при университете планируется даже начать обучение пилотов. Все эти начинания могут быть провалены «оптимизацией». Против объединения была составлена петиция. Будем надеяться, что она не окажется бесследной.

Проректор УГАТУ Олег Даринцев выступил со схожим по тематике докладом, «Развитие образовательного и научного потенциала университета — основа успешной реализации проекта с предприятиями ОПК». УГАТУ является крупнейшим в Башкортостане информационным и учебно-научным комплексом. Он осуществляет подготовку кадров и проводит фунда-

ментальные научные исследования и разработки не только в классической для себя области, каковой является авиадвигателестроение, но и сотрудничает с различными предприятиями ОПК, в частности, с ОАК, холдингом «Вертолёты России» и с Объединённой судостроительной корпорацией.

Проводимые в университете исследования охватывают проектирование, производство, эксплуатацию и информационную поддержку жизненного цикла сложных наукоёмкихизделий.В структуру УГАТУ входят и два подразделения среднепрофессионального образования — авиационный техникум и авиационнотехнический колледж, находящийся в Кумертау. В последние годы в УГАТУ реализуется система непрерывного образования. Программы обучения подразумевают подготовку квалифицированных рабочих и техников на базе среднепрофесионального образования, а во время обучения проводится дополнительное профессиональное образование непосредственно на предприятии.

Помимо специалитета и магистратуры в УГАТУ развит и прикладной бакалавриат. В число направлений подготовки входит не только авиадвигателестроение, но и те специальности, которые необходимы для других предприятий Башкортостана. В число десяти базовых кафедр входит не только УМПО, но и Кумертауский вертолётный завод, ГРЦ имени Макеева, НЕФАЗ и ряд других. Количество обучающихся по программам прикладного бакалавриата постоянно растёт. К 2018 году ожидается, что по этим программам будет учиться треть всех студентов УГАТУ. Вуз участвует также в таких программах, как, например, «Новые кадры ОПК» и программы повышения квалификации инженерно-технических кадров.

В едином комплексе рассматривается не только образовательная, но и научная часть университета. При взаимодействии с предприятиями создаются новое оборудование и новые технологии. У предприятий появляется потребность в квалифицированных кадрах, которые умели бы на этом оборудовании работать. Оборудование изготавливается и для нужд самого университета. На нём учатся студенты и повышают квалификацию сотрудники предприятий.

Научный потенциал включает конструирование и проектирование основных элементов и узлов двигателей летательных аппаратов и энергетических установок. Специальности связаны с наукоёмкими технологиями в машиностроении, информатикой и вычислительной техникой, элементами и устройством электротехнических компонентов и информационно-измерительными системами. К новым направлениям относятся математическая физика, групповой анализ дифференциальных уравнений. Это связано с тем, что на многих предприятиях ведутся работы, связанные со сложными фундаментальными

Один из последних проектов УГАТУ, реализуемый в соответствии с Постановлением № 218, новые технологические решения для производства деталей компрессора газотурбинного двигателя. УГАТУ получил компетенции в таких технологиях, как сверхпластическая формовка (процесс деформации с использованием нагреваметаллов) и диффузионная сварка для производства полых лопаток вентилятора, объёмная изотермическая штамповка лопаток и линейная сварка трением для получения монолитных колёс.

В УГАТУ созданы опытные участки, где отрабатываются новые технологии. Университет получил также компетенции в области электрохимической обработки поверхностей. Теорией и проблемами этой технологии занимается специально созданный институт. С помощью разработанных в университете технологий были решены задачи получения нужных профилей. Примером может послужить зубчатое колесо. НИИ авиационных технологий занимается вопросами повышения эксплуатационных свойств и надёжности деталей турбин на различных этапах жизненного цикла. Задача решается в основном путём нанесения специальных защитных покрытий методами плазменного напыления и вакуумных технологий.

Вместе с ВИАМ НИИ инновапионных технологий и материалов занимается литейными и аддитивными технологиями. Благодаря проведённым исследованиям были созданы технологии тонкостенного литья, литья под давлением и ряд других. УГАТУ участвовал в ряде проектов, в числе которых — двигатель нового поколения. В настояшее время совместно с УМПО ведётся работа по созданию перспективного поршневого двигателя АПД-800. Двигатель будет многотопливным и получит высокие эксплуатационные характеристики. В настоящее время ведутся переговоры по его финансированию и софинансированию.

Для самолётов малой авиации разрабатывается линейка многотопливных двигателей. Значительное развитие получило направление, связанное с применением полимерных оптических волокон на летательных аппаратах, что означает уход от классических электрических кабелей. Совместно с концерном «Технодинамика» ведётся работа по созданию электромеханических преобразователей. Результатом этой деятельности стало создание перспективного электропривода, генератора для самолёта Т-50 и высокооборотного генератора, встроенного в вал турбины высокого давления. Его массогабаритный показатель втрое ниже по сравнению с классическим. Помимо этого специалистами УГАТУ созданы залелы по малоразмерным газотурбинным двигателям. Подготовка специалистов по поддержке жиз ненного цикла изделий сегодня не осуществляется, но планы начать её существуют.

Прозвучавшие выступления позволили определить общие тенденции в развитии образовательной деятельности вузов. Из них главная состоит в сохранении лучших традиций прошлого, одна из которых заключается в соединении теории и практики. Это способствует решению проблемы кадрового потенциала на предприятиях авиационной отрасли, а также поднимает престиж профессии.

Готовить специалистов, отвечающих их требованиям — такова общая задача учебных заведений всех рангов. Без них невозможно осуществить модернизацию производства. Главное, что есть понимание этого и в руководстве страны.

Григорий ГОРДОН

мир вертолетов

Андрей Богинский намерен сделать упор на улучшении послепродажного обслуживания

Новый руководитель холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, ранее занимавший пост заместителя министра промышленности и торговли Российской Федерации, приступил к своим обязанностям в новой должности. «Сегодня «Вертолеты России» являются одной из ведущих компаний на глобальном рынке вертолетостроения. Наша задача на ближайшее время — сделать упор на разработку новых продуктов и повышение качества послепродажного обслуживания как в России, так и за рубежом. В частности, необходимо создать такую систему сервисных услуг, которая будет соответствовать лучшим мировым практикам», — сказал Богинский.

Сотрудники ПАО ААК «Прогресс» награждены за освоение и производство вертолета Ка-52К

Юбилейная медаль «100 лет Морской авиации России» была вручена главному технологу предприятия Андрею Ярцеву за вклад, внесенный в освоение и производство вертолета Ка-52 корабельного базирования, адаптированного к работе в условиях влажного морского климата, отметили в компании. Ранее этой награды также были удостоены летчик 1 класса, начальник летно-испытательной станции ПАО ААК «Прогресс» Виктор Болдырев и начальник военного представительства предприятия, полковник Николай Монастырский. Медалью «200 лет Георгиевскому кресту» был награжден советник управляющего директора по науке и научным исследованиям Олег Бердиев.

Холдинг «Вертолеты России» приобрел пакет акций казанского предприятия «Рычаг» (КРЭТ)

«Количество и доля (в процентах) голосов, приходящихся на голосующие акции (доли), составляющие уставный капитал организации, которым эмитент получил право распоряжаться: 498 голоса или 49,8 процента от уставного капитала», — говорится в сообщении холдинга. В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два КБ, а также предприятия по производству комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами. «Рычаг» входит в «Концерн Радиоэлектронные технологии» и выполняет работы по дооборудованию вертолетов Ми-8 специзделиями военного назначения.

В Министерстве развития Польши изымают документы о закупке вертолетов Caracal

Центральное антикоррупционное бюро Польши изымает документы в министерстве развития страны и на авиазаводах «Мелец» и «Швидник» в связи с аукционом на поставку военным французских вертолетов Caracal, сообщает польская радиостанция Zet. Сотрудники бюро изымают материалы, связанные с аукционом на поставку армии вертолетов. Министерство развития Польши 4 октября заявило об отказе от крупнейшей сделки по закупке 50 французских вертолетов H225M Caracal у концерна Airbus Helicopters, пояснив, что «контрагент не предоставил предложения, обеспечивающего надлежащим образом экономический интерес и безопасность польского государства».

Предприятие ОДК «Климов» получило премию за импортозамещение вертолетных двигателей

Санкт-петербургское предприятие АО «Климов» стало лауреатом премии Правительства Санкт-Петербурга «Сделано в Петербурге-2016» в номинации «Импортозамещение» за организацию производства в России турбовального двигателя ВК-2500, предназначенного для большинства вертолетов «Ми» и «Ка». Ранее в страну поставлялись вертолетные двигатели, производившиеся на Украине. С целью организации производства в России ВК-2500 полностью из российских комплектующих была организована широкая производственная кооперация предприятий ОДК, в том числе, на территории АО «Климов» построен новый конструкторско-производственный комплекс.

В Татарстане задержана преступная группа посбыту контрафактных деталей вертолетов

«В конце 2016 года совместно с ФСБ задержана организованная преступная группа, обратившая свой интерес на Казанский вертолетный завод. На ее счету кражи, подпольная сборка и реализация узлов летательных аппаратов, в том числе и за рубеж», - сообщил министр внутренних дел по Республике Татарстан Артем Хохорин на коллегии министерства. «Можно себе только представить, какую опасность представляют эти узлы для летательных аппаратов, на которые их установили», — отметил он. Хохорин подчеркнул, что «это дело требует тщательного расследования, плотного оперативного сопровождения, необходимо выявить все каналы, и все поставки».

«Вертолеты России» заключили контракт с Пакистаном на поставку гражданских машин

Холдинг «Вертолеты России» стал победителем международного тендера и заключил контракт с правительством провинции Белуджистан на поставку гражданского вертолета Ми-171. Ожидается, что вертолет будет передан в первой половине 2017 года. Российский холдинг впервые заключает контракт с Пакистаном на поставку гражданской техники. Ожидается, что власти Белуджистана будут использовать многоцелевой вертолет Ми-171 для пассажирских и грузовых перевозок, санитарных заданий, патрулирования и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Вертолеты типа Ми-17 поставлены более чем в 100 стран мира, их общий налет насчитывает около 100 миллионов часов.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

FAA обязала авиакомпании России усилить герметичность салонов Boeing 767

Директива летной годности FAA выпущена в январе по результатам массовой проверки Boeing 767. Цель документа — предотвращение образования усталостных трещин, которые могут привести к нарушению структурной целостности самолета.

Она вступает в силу 7 февраля. От авиакомпаний требуется заменить гермошпангоут при общем налете лайнера 60 тысяч циклов или в течение 36 месяцев после получения эксплуатантом директивы (в зависимости от того, что наступит раньше), но не ранее достижения 37,5 тысяч летных циклов. Директива затронет 86 Boeing 767-200/300 из реестра США. В реестре РФ отсутствуют воздушные суда этого типа, тем не менее, российские авиакомпании эксплуатируют их — они зарегистрированы в реестре Бермудских островов. По данным Росавиации, на Boeing-767-200/300 летают Azurair, PegasFly, «ЮТэйр», «ВИМ-Авиа», RoyalFlight и «Сибирь» (группа S7).

В аэропортах Австралии намерены вскоре отказаться от проверки паспортов

Власти Австралии планируют отменить проверку паспортов в аэропортах и внедрить высокотехнологичную систему установления личности зарубежных пассажиров. Об этом пишет популярная Th eSydney Morning Herald.

В воздушных гаванях страны установят приборы, которые будут сканировать лица, глаза и/или отпечатки пальцев путешественников, сопоставляя эту информацию со сведениями из собственной и международной базы данных. Установление личности пассажира будет происходить автоматически и не займет много времени. Австралийское правительство хочет, чтобы к 2020 году с помощью подобной системы проверялись до 90 процентов всех прибывающих из-за рубежа гостей. В июле этого года новые технологии внедрят в аэропорту столицы страны Канберры, а в воздушных гаванях Сиднея и Мельбурна — в ноябре. Проект будет завершен к марту 2019 года. Данная система будет первой в мире.

Рада поддержала обновление норм безопасности ГА в рамках евростандартов

Верховная Рада поддержала законопроект «О внесении изменений в некоторые законодательные акты относительно приведения их в соответствие с законодательством Европейского Союза в сфере перевозки опасных грузов».

Представляя документ, министр инфраструктуры Владимир Омелян отметил наличие значительного риска аварийных случаев при перевозке опасных грузов, в связи с чем необходимо привести меры безопасности к европейскому уровню. Законопроект предусматривает внесение изменений в законы «О перевозке опасных грузов» и «О транспорте» с целью приведения их в соответствие с требованиями международных договоров Украины и Директивы 2008/68/ЕС. «Для обеспечения надлежащего уровня безопасности следует привести условия перевозки опасных грузов к европейскому уровню путем пересмотра национального законодательства в этой сфере», — отмечается в пояснительной записке.

Власти Малайзии разрешили искать пропавший Boeing MH370 частным лицам

В правительстве Малайзии заявили, что будут приветствовать любую помощь в разрешении «величайшей загадки авиации». Министр транспорта страны АзизКаправи заверил, что нашедшие фюзеляж получат награду.

Как пишет NewStraitsTimes, власти Малайзии также готовы выплатить вознаграждение любой частной компании, которой удастся найти корпус пропавшего в 2014 году малайзийского Boeing-777 рейс МН370 (при этом, и в первом, и во втором случае сумма вознаграждения не называется). Поясняется, что о начале поисков необходимо уведомить малайзийский Минтранс. Каправи отметил, что все поиски будут производиться за счет энтузиастов и на финансовую помощь со стороны правительства Малайзии рассчитывать не стоит. Ранее, передает агентство Рейтер, министры транспорта Австралии, Китая и Малайзии заявили о приостановке поисков пропавшего Boeing авиакомпании MalaysiaAirlines.

В Польше продолжат эксгумировать тела жертв катастрофы под Смоленском

Государственная прокуратура Польши составила план эксгумаций тел погибших в авиакатастрофе под Смоленском на первую половину 2017 года. Об этом сообщила журналистам пресс-секретарь ведомства Ева Бялик.

«Мы не информируем о числе планирующихся эксгумаций или об их сроках. Даты отдельных процедур узнают, прежде всего, родственники погибших», — сказала она. Как считают в прокуратуре, «всесторонние патолого-анатомические исследования с использованием компьютерной томографии будут иметь важное значение для определения причин смерти, восстановления хода катастрофы и ее причин». Утверждается, что это поможет проверить и основные версии следствия. До этого момента прокуратура эксгумировала и исследовала тела президентской четы Леха и Марии Качиньских, а такжееще девяти погибших. В общей сложности этой процедуре подвергнут останки 83 жертв катастрофы.

Пассажира — автора ложной записки о бомбе на борту самолета арестовало ФБР

Агенты Федерального бюро расследований (ФБР) арестовали пассажира американской авиакомпании UnitedAirlines из-за написанной им записки о наличии бомбы в самолете. Об этом сообщает The Denver Post.

Если 20-летний Кэмерон Корт будет признан виновным, ему грозит до 10 лет тюрьмы и штраф до \$250 тысяч. Инцидент произошел во время рейса из Сан-Диего (Калифорния) в Денвер (Колорадо). Корт показал бортпроводникам записку, которую якобы нашел в туалете самолета. В сообщении говорилось, что лайнер заминирован. Автор послания также предупреждал пилотов, чтобы они не пытались посадить воздушное судно. Экипаж известил об инциденте диспетчеров в аэропорту Денвера, а также ФБР. По приземлении лайнер обыскали полицейские с собаками, но никаких взрывчатых веществ не нашли. Агенты ФБР выяснили, что почерки пассажира и автора записки о бомбе совпадают.



Почему у «Аэрофлота» возникают проблемы и с самолётами, и с качеством обслуживания

Что интересно: в самой авиа-компании не удосужились объяснить пассажирам, почему их рейс отменён. Не было размещено никаких информационных сообщений и на официальном сайте компании. Не было обнаружено и официальных объяснений руководства через СМИ.

Среди официальных причин отмены значилась только одна: непогода. В этой связи, впрочем, закономерно возникает вопрос: почему же непогода помешала только «Аэрофлоту», в то время как другие авиакомпании летали почти без изменений?

Сегодня выяснением того, с чем были связаны все эти задержки, занимаются в транспортной прокуратуре. Кстати, первые проверки уже дали свои результаты. «В связи с выявленными нарушениями в отношении ПАО «Аэрофлот» возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 3 ст. 14.1.2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией). Материалы административного дела направлены в мировой суд судебного участка № 416 Москвы для рассмотрения по существу», - говорится в официальном сообщении прокуратуры относительно задержек трёх рейсов более чем на два часа, случившихся в период с 29 по 31 октября прошлого года.

В отношении других инцидентов расследование пока продолжается. Однако на сегодняшний день существуют две основные версии. Первая — отмены рейсов происходят из-за технических неполадок самолётов SukhoiSuperjet 100. Вторая — «Аэрофлот» намеренно отменяет финансово невыгодные для себя рейсы. Как правило, речь идёт о вечерних полётах на направлениях, где самолёт не удаётся загрузить даже наполовину.

Самолёты поленились отремонтировать

Версия о технической неисправности самолётов в итоге действительно подтвердилась. О проблеме у SukhoiSuperjet 100 заявил даже глава Минпромторга Денис Мантуров.

Окончание. Начало на с. 2

А Росавиация выпустила директиву о необходимости всем авиакомпаниям, эксплуатирующим данный самолёт, провести проверки безопасности.

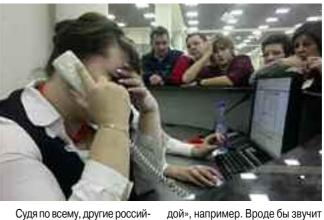
Надо сказать, что «Аэрофлот» - отнюдь не единственная российская компания, в парке которой есть SukhoiSuperjet 100. Этими же воздушными судами располагают и «Газпромавиа», и «Ямал», и Red-Wings, и «Якутия». Более того, о том, что у самолётов есть технические неисправности и они нуждаются в проверке, было известно ещё... с мая прошлого года. Именно тогда, по сообщениям некоторых СМИ, прошла даже тематическая конференция по вопросам эксплуатации этого воздушного судна.

ру будет заводить уже официальное разбирательство о том, насколько ответственно компания относится к безопасности пассажиров.

Премиум-плата

за лоукост-обслуживание

Кстати, об отношении к пассажирам следует сказать особо. Напомним, что «Аэрофлот» всегда позиционирует себя как авиакомпания премиум-класса. Кстати, именно этим фактом руководство компании нередко оправдывает слегка завышенные цены на билеты, особенно на зарубежных направлениях. Дескать, не хотите премиум-обслуживание — летайте лоукостером. Той же «Побе-



Судя по всему, другие российские перевозчики ещё в то время озаботились и провели необходимые проверки, и сегодня им не надо отменять десятки рейсов. Косвенным подтверждением тому служит и пример мексиканского авиаперевозчика Interjet, также имеющего в парке самолёты российского производства. Недавно компания сообщила, что эксплуатация 11 лайнеров временно приостановлена из-за выявленных технических проблем. Однако уже в начале января этого года самолёты, прошедшие полную проверку и ремонт у специалистов производителя АО «Гражданские самолёты Сухого», верну-

Похоже, что только «Аэрофлот» затянул с проверками и ремонтом до последнего, в результате чего вынужден теперь массово отменять рейсы. Отсюда и ссылки на якобы имевшую место непогоду. Ведь признай «Аэрофлот», что они попросту «замылили» проведение необходимых технических работ с самолётами, впо-

резонно. Но что на практике?

Не далее, как 4 января в Калининграде произошло очередное ЧП: самолёт «Аэрофлота» выкатился за пределы взлётно-посадочной полосы из-за поломки шасси. Подробности этого происшествия сегодня разбирают следственные органы. А вот что рассказывали пассажиры того элополучного рейса. «На лётном поле вообще нет людей, которые хотя бы делают вид. что спасают. Выезжаешь в чистое поле и ищешь жену с ребёнком», — пишет в Facebook родственник одной пассажирки.

Напомним, что из-за того происшествия аэропорт в Калининграде в итоге не работал почти сутки, вследствие чего многие рейсы были отменены. Но, по-видимому, только пассажирам «Аэрофлота» пришлось коротать эти сутки в аэропорту. Похоже, что компания не предоставила людям ни положенную в таких случаях гостиницу, ни горячее питание, а отсутствие мест для размещения в авиакомпании объяснили тем, что в местных гостиницах нет мест. Многие пассажиры отмечали, что в тот день им не удалось даже связаться с колл-центром «Аэрофлота», чтобы уточнить, на какое время перенесены рейсы. Представителя авиакомпании в аэропорту тоже не было.

Что интересно: называющий себя компанией премиум-сегмента «Аэрофлот» и сам всё больше начинает походить на лоукостер. Так, например, с недавних пор на некоторые европейские рейсы вместо привычных самолётов А320 были поставлены Воепа 737-800. Это совсем новые лайнеры, которые компания начала эксплуатировать с 2013 года. Преимущества американских машин для «Аэрофлота» очевидны: российский перевозчик заказал их в комплектации, предусматривающей уменьшенное расстояние между креслами. Как рассказали автору этих строк в неофициальных беседах бортпроводники, благодаря уменьшению шага между сиденьями в самолёт удалось посадить на 20 человек

Подобные трюки характерны как для лоукостеров, так и для европейских компаний, имеющих в своей линейке бюджетные тарифы, максимально приближенные к лоукосту. Дескать, хочешь лететь задёшево — поступайся комфортом. Однако почему поступаться комфортом должны пассажиры «Аэрофлота», как правило, переплачивающие немалые деньги за билет, не очень понятно.

Для сравнения: стоимость билета на рейс Москва - Афины -Москва на том самом Boeng 737-800 с уменьшенным интервалом между креслами составляет без малого 17 тысяч рублей. У единственного конкурента «Аэрофлота» на этом направлении — греческой Aegean билеты можно было приобрести за 175 евро (около 11 тысяч рублей). Да, это самый экономичный тариф, не предусматривающий багажа и прочих удобств. Но разве не этого самого дополнительного комфорта и ожидают пассажиры премиумкомпании «Аэрофлот», решившие переплатить 6 тысяч рублей?

Кстати

То, что на самом деле происходит в последнее время с «Аэрофлотом», ещё в прошлом году очень верно сформулировал глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев. Тогда речь шла о том, чтобы авиакомпании не продлевали автоматически допуски на маршруты, которые она получила от обанкротившегося «Трансаэро» в качестве компенсации за то, что вывозила его пассажиров. «Минтранс, ничего не слыша, отдаёт в руки самой большой компании самые вкусные и интересные маршруты. Берут самую большую компанию, субсидируют её, а все остальные — загибайтесь», — заявил тогда глава ФАС. Кстати, до пуски на все «вкусные» маршруты «Аэрофлоту» тогда продлили. А недавно руководство компании заявило, что планирует продлить допуски и на летний сезон.

Александра ПИМЕНОВА «Версия»



Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

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

Египет хочет, но не может

Закупленное по требованию России биометрическое оборудование все еще не введено в эксплуатацию

Об этом в конце прошлой недели, сообщил ТАСС источник в Каире, близкий к инспекционным проверкам в египетских аэропортах. «Закупленная биометрическая система сканирования персонала по отпечаткам пальцев и сетчатке глаза в каирском международном аэропорту ещё не работает, пока идёт монтаж этого уникального дорогостоящего оборудования, в Хургаде и Шарм-эль-Шейхе аппаратура уже запущена, но пока работает только в тестовом режиме», — заявил чиновник.

По его словам, после того как биометрическая система будет введена в эксплуатацию, в воздушные гавани Египта оправится очередная делегация российских специалистов, которые ещё раз оценят уровень авиационной безопасности в аэропортах страны.

После проведения данной инспекции Москва и Каир должны подписать соглашение по авиационной безопасности. «И только после этого уже пойдёт речь о сроках возобновления полётов. В лучшем случае этого стоит ожидать к концу февраля, а наиболее вероятно, что авиасообщение будет возобновлено только в марте», — заключил чиновник.

Напомним, что 20 января из Каира в Москву вернулась очередная делегация проверяющих. По словам российских специалистов, данная проверка должна была быть последней — ожидалось, что она поставит точку в вопросе возобновления авиасообщения между Россией и Египтом. Однако теперь вопрос открытия египетского неба для российских туристов затягивается ещё как минимум на месяц.

«Самолёты из России в Каир могут полететь уже скоро. Эта задача — приоритетная в переговорах авиационных властей двух стран. Об этом в субботу, 28 янтов в Каир может произойти в феврале. Вполне возможно, дата поездки зависит от того, как скоро закончится монтаж биометрического оборудования в воздушной гавани. По данным египетской газеты «Сада аль-Баляд» со ссылкой на источники в каирском аэропорту, на завершение всех технических процедур потребуется не меньше месяца. Соответственно, в следую-



варя, заявил журналистам вицепремьер Аркадий Дворкович. «Я времени называть не буду, но думаю, что по Каиру решение близко», — заверил заместитель председателяПравительства Российской Федерации. При этом он воздержался давать прогноз по Хургаде и Шарм-эль-Шейху, заявив лишь, что только после открытия полётов в египетскую столицу «можно дальше продолжать работу по остальным направлениям».

У Аркадия Дворковича нет информации, когда именно состоится финальная встреча главы российского Минтранса с главой гражданской авиации Египта. Вместе с тем, сам Максим Соколов днём ранее сообщил, что визит экспер-

щем месяце в Каир прибудет новая делегация российских специалистов для очередной, возможно, финальной проверки аэропорта египетской столицы. Параллельно Минтранс России готовит доклад Правительству по безопасности аэропорта Каира.

«Сегодня я получил информацию о готовящемся визите министра гражданской авиации Египта в Россию в начале февраля. Точную дату мы пока не определили. Это тоже будет определённым шагом вперёд в процессе восстановления авиационного сообщения. Ещё раз хочу подчеркнуть, что оцениваю перспективы последовательного восстановления авиационного сообщения как достаточно реали-

России. Однако при этом Максим Соколов не исключает, что для окончательного решения вопроса понадобится новая проверка безопасности каирского аэропорта и выразил надежду, что удастся ограничиться одной инспекцией. «Если объёмы информации, предоставленной нам египетскими коллегами и. соответственно. полученной в ходе ближайшего визита министра гражданской авиации (Египта), будет недостаточно, может быть. потребуется — надеюсь, что только ещё один визит наших экспертов», — сказал руководитель транспортного ведомства. После заявления Максима Соколова наблюдатели делают вывод: сроки восстановления авиасообщения с Египтом будут зависеть от того, сможет ли министр авиации этой страны представить убедительные доказательства корректной работы оборудования.

Между тем, авиационные власти Германии приняли решение о снятии последних ограничений на полёты в Шарм-эль-Шейх, связанные с требованием о соблюдении минимальной высоты полётов нал Южным Синаем. После катастрофы российского самолёта над Синайской пустыней в октябре 2015 года немецким авиакомпаниям было рекомендовано пролетать этот район, не снижаясь ниже высоты в 26 тысяч футов (7 925 м). Теперь это ограничение отменили, и авиакомпании смогут выполнять прямые рейсы в Шарм-эль-Шейх без дополнительного страхования. Об этом сообщил AhramOnline со ссылкой на МИД Египта.

Таким образом, правительство Германии считает ситуацию в Египте абсолютно безопасной.

мировые новости

Автоматическая система управления полетами ALIAS для самолетов и дронов прошла испытания

Министерство обороны США провело успешные испытания оборудования, превращающего обыкновенные летательные аппараты в самоуправляемые дроны. Во время испытаний система ALIAS (AircrewLaborIn-CockpitAutomationSystem) управляла вертолётом Sikorsky S-76, самолётом Diamond DA-42 и двумя Cessna 208 Caravan. Проверялась реакция роботизированной системы на непредвиденные ситуации, которые вынудили бы пилота изменить маршрут. Система разрабатывалась производителем воздушных судов Sikorsky и AuroraFlightSciences, которые принадлежат LockheedMartin. Интерес к ALIAS проявили NASA, военно-воздушные силы, армия и флот США.

Air Lease Corporation предреклаконцерну Boeing проигрыш на рынке узкофюзеляжных самолетов

Воеіпд проигрывает европейскому конкуренту Airbus борьбу за рынок узкофюзеляжных самолетов, пишет Aviation Week со ссылкой на президента и гендиректора лизинговой компании AirLeaseCorporation (ALC) Джона Плюгера. По его мнению, американский производитель слишком поздно решился на создание удлиненного самолета Воеіпд 737MAX-10, который составит конкуренцию лайнерам Airbus A321neo. «В Boeing опоздали на вечеринку», — сказал Плюгер на конференции Airline Economics Growth Frontier. Лайнер A321neo введут в эксплуатацию задолго до того, как Boeing 737MAX-10 появится на рынке. Поставки первых самолетов A321neo начнутся в этом году.

Экономика EC из-за забастовок диспетчеров потеряла за шесть лет 12 миллиардов евро

Убытки от забастовок авиадиспетчеров с 2010 по 2016 годы обошлись экономикам стран ЕС в €12 млрд, пишет Le Figaro со ссылкой на данные ассоциации европейских авиакомпаний Airlinesfor Europe (A4E). 59 процентов от общего объема потерь пришлись на туристическую отрасль (рестораны, отели). Потери самих авиакомпаний составили 6 процентов от общей суммы. Наиболее часто забастовки проходили во Франции (более 25 дней). Общая продолжительность забастовок авиадиспетчеров в Греции, Италии и Португалии составила 10-25 дней. Для ограничения негативных последствий забастовок А4E предлагает обязать авиадиспетчеров уведомлять о начале забастовки за 72 часа.

Американская AviationCapital заказала Airbus 35 самолетов A320 стоимостью \$3,8 миллиарда

Компания Airbus получила контракт на 35 самолетов для американской лизинговой фирмы Aviation Capital Group (подразделение Pacific LifeInsurance Co), сообщает Bloomberg. В состав заказа входят 30 самолетов A320neo, 2 — A320 и 3 лайнера A321, их совокупная стоимость по прайс-листу — \$3,8 млрд. У Aviation Capital также есть возможность приобрести еще 10 ВС A320neo. С их учетом в портфеле заказов компании станет 66 самолетов семейства A320. ТакжеAirbus близка к получению крупного контракта от саудовского перевозчика Flynas. В ноябре Flynas заявляла об изучении возможности заказа 60 самолетов (и еще 40 опционально).

Французская компания Safran приступила к модернизации производственных мощностей

Safran заменяет устаревшее оборудование роботами, пишет AviationWeek. По данным компании, автоматизация производства позволила на некоторых линиях в два-три раза ускорить обработку и выпуск деталей. Кроме того, благодаря модернизации компании удалось существенно сократить выход брака. По оценке Safran, использование роботов позволяет расширить номенклатуру продукции, выпускаемой на той или иной линии. При этом роботы на новой линии не участвуют в непосредственной обработке деталей; они лишь перемещают их, проводят параметрический контроль, занимаются сортировкой. Все механические операции по-прежнему проводят люди.

Группа Leonardo намерена поставить Италии перспективные образцы авиационной техники

Группа Leonardo объявила о подписании с Национальным директоратом вооружений Министерства обороны Италии двух контрактов на поставку новых образцов авиационной техники. Первое соглашение предусматривает поставку начальной партии из пяти реактивных учебно-тренировочных самолетов основной подготовки М-345 (в составе ВВС Италии носит обозначение Т-345), второе – реализацию первой фазы программы разработки и поставки нового вертолета, предназначенного для выполнения задач разведки и эскорта (NEES — newexplorationandescorthelicopter) для Сухопутных войск Италии. Общая стоимость контрактов превышает 500 миллионов евро.

Индийские власти начали расследование дела о коррупции в авиакомпании AirIndia

Центральное бюро расследований Индии (CBI) по подозрению в коррупции возбудило расследование дела о поставках AirIndia немецкой SAP AG и американской IBM программного обеспечения на \$34 млн в 2011 году. Расследование было инициировано Центральным комитетом бдительности, который нашел убедительные доказательства серьезных процессуальных и других нарушений при закупке программного обеспечения, а также усомнился в соответствии оплаченной суммы и объема оказываемых услуг. AirIndia — флагманский перевозчик Индии, принадлежит государству. Все последние годы является убыточной и существует благодаря финансовым вливаниям из государственной казны.

Выручка компании ATR в 2016 году сократилась на 10 процентов до 1,8 миллиарда долларов США

За год было поставлено 88 аппаратов, говорится в сообщении компании. Наиболее крупным клиентом АТR стала аргентинская авиакомпания Avian Lineas Aйгеаs, заказавшая 12 ATR-72-600. За год компания поставила 36 современных самолетов серии ATR-600. «АТR удержала позиции лидера по заказам среди региональных авиакомпаний в 2016 году, несмотря на глобальное экономическое замедление, сказавшееся и на продажах в авиаиндустрии», — заявил глава компании КристианШерер. Группа ATR, являющаяся СП Airbus и итальянской Leonardo-Finmeccanica, занимает 77 процентов рынка турбовинтовых самолетов, опережая конкурентов Bombardier, Embraer и MRJ.

Визу в ОАЭ

можно будет получить при въезде в страну Указ подписал премьер-министр Эмиратов

Премьер-министр ОАЭ и правитель Дубая шейх Мухаммед бен Рашид Аль Мактум одобрил указ от 24 января 2017 года, который предоставляет гражданам России право получать въездную туристическую визу Объединённых Арабских Эмиратов на всех пограничных пунктах при въезде в страну.

Как говорится в тексте документа, первичная виза будет предоставляться на 30 дней, её можно будет однократно продлить ещё на 30 дней. Об этом в воскресенье, 29 января, сообщило государственное информационное агентство WAM.

«Резолюция должна укрепить стратегическое сотрудничество России и Объединённых Арабских Эмиратов, открыть новые горизонты для развития экономики и туризма и помочь дальнейшему развитию Дубая как крупного центра коммерции, торговли и путешествий», — поясняют в правительстве ОАЭ. Следует отметить, что стоимость туристической визы в ОАЭ составляет порядка 100 долларов.

«Отрадно, что в ОАЭ россиян наконец-то приравняли к гражданам других стран Европы. По всей видимости, в правительстве страны убедились в том, что русские туристы ничем не опаснее тех же французов или немцев. Скачок продаж на этом направлении обязательно произойдёт, особенно в сегменте недорогих поездок. По предварительным оценкам, можно ожидать увеличения объёмов продаж туров в ОАЭ в 1,5–2 раза. Прежде всего, это связано с тем, что пропадёт весь комплекс фобий, связанных с визовыми вопросами», — прокомментировал ситуацию генеральный директор «Русского Экспресса» Тарас Кобищанов.





Имеющий глаза - увидит

Петр Дейнекин: в расследовании гибели рейса МН17 Голландия пошла на саботаж

Голландские следователи саботируют расследование катастрофы малайзийского Boeing, потерпевшего крушение в 2014 году в Донбассе, заявил бывший главнокомандующий Военно-воздушными силами (ВВС) России, председатель Общественного совета при Росавиации, Герой России, заслуженный военный летчик СССР генерал армии Пётр Дейнекин.

Ранее все мировые информационные агентства и ряд отечественный СМИ сообщали, что прокуратура Нидерландов не может расшифровать данные с радаров, переданные Россией, по делу о крушении на востоке Украины малайзийского авиалайнера, летевшего рейсом МН17, и голландские следователи направили в Москву запрос на отправку дополнительных данных.

«Неужели недостаточно компетенции для того, чтобы самостоятельно расшифровать, раскрыть детали, которые были предоставлены?» — недоумевает российский эксперт.

Петр Дейнекин считает не-

обоснованной ссылку на недостаток компетенции у голландских следователей и полагает, что они вполне в состоянии расшифровать, раскрыть детали, которые предоставлены российской стороной.

«Это очевидная отписка, отговорка, если хотите, саботаж», — цитирует РИА Новости генерала армии.

Напомним, пассажирский лайнер Boeing 777 «Малайзийских авиалиний» разбился 17 июля 2014 года в Донецкой области. На его борту находились 298 человек, все они погибли. Участники военного конфликта в Донбассе отрицают свою причастность к этой трагедии, возлагая вину на противостоящую сторону.



NAIS - идеальная площадка для поиска деловых клиентов и заключения контрактов

Зарегистрируйтесь онлайн уже сейчас!

NAIS – крупнейшее отраслевое событие для профессионалов авиационной индустрии. Выставка и Форум NAIS проходят при поддержке Минтранса России и Росавивции



В ЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПОДПИСНОЙ КУПОН на газету «Воздушный транспорт» гражданской авиации

pa	Январь	_ Февраль	Март
Ме	Апрель	Май	Июнь
Н0	Июль	Август	Сентябрь
Ha	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Ф.И.	0		
Ф.И.	0		
Ф.И. Орга	О		
Ф.И. Орга —— Юри	О	16	

Подписку можно оформить в любом почтовом отделении. Наши индексы: 82220 — в Объединенном каталоге

82220 — в Объединенном каталоге «Пресса России» том I;

36199 — в каталоге «Роспечать»

на I полугодие 2017 года — **4200 руб.**

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок, не-

зависимо от сроков и порядка проведения почтовой подписной кампании.

Издание вы будете гарантированно получать

здание вы будете гарантированно получать бандеролью непосредственно

из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните

подписной купон и отправьте его в отдел распространения

по факсу: (495) 953-34-89.

Стоимость редакционной адресной подписки на I полугодие 2017 года — **4272 руб.**

Пас дает Забивака

Города России встречают Кубок Конфедераций FIFA 2017



Кубок Конфедераций FIFA 2017, который пройдет в России в июне-июле этого года, все чаще напоминает о себе жителям и гостям страны. Теперь с турниром могут познакомится посетители аэропортов городоворганизаторов будущего турнира, а также Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России™. Именно там установлены тематические выставки, посвященные проведению Кубка Конфедераций в Казани, Москве, Санкт-Петербурге и Сочи.

Такая красочная экспозиция, выполненная в фирменной символике городов-организаторов Кубка Конфедераций, появилась и в Международном аэропорту Шереметьево. В среду, 18 января, ее торжественно открыли Генеральный директор Оргкомитета «Россия-2018» Алексей Сорокин и Первый заместитель Генерального директора по производству АО «МАШ» Андрей Никулин. В церемонии открытия также приняли участие экс-капитан сборной России, Посол ЧМ-2018 Алексей Смертин и Официальный Талисман Чемпионата мира по футболу FIFA 2018™ волчонок Забивака, развлекавший посетителей аэропорта.

«Выставки в аэропортах крупнейших городов нашей страны – часть масштабной рекламно-информационной кампании в поддержку Кубка Конфедераций FIFA. Эта кампания призвана познакомить жителей и гостей России с «турниром чемпионов», в котором сойдутся лучшие сборные планеты, — отметил Алексей Сорокин. — Уверен, этим летом мы увидим на стадионах Кубка Конфедераций полные трибуны и красивую игру в исполнении звезд мирового футбола, а мы со своей стороны сделаем все, чтобы турнир был замечательно организован».

«Открытие тематической выставки в аэропорту Шереметьево – это создание праздничной атмосферы для наших пассажиров, гостей и персонала, - прокомментировал Андрей Никулин. — К Чемпионату мира по футболу в Шереметьево будет построен ряд ключевых объектов, в том числе новый терминал В на 20 млн пассажиров и третья взлетно-посадочная полоса. Это позволит нам встретить гостей и участников Чемпионата мира по футболу на самом высоком уровне».

Экспозиция знакомит посетителей со сборными-участниками Кубка Конфедераций FIFA 2017, расписанием матчей и стадионами турнира, а также возможностью покупки билетов на сайте FIFA.com/bilet.

Выставки подобные той, что открылась в Шереметьево, уже работают в аэропортах Ростова-на-Дону, Казани, Самары и Екатеринбурга. В ближайшее время похожие экспозиции откроются в воздушных гаванях Нижнего Новгорода, Сочи, Волгограда, Санкт-Петербурга, а также в московском Внуково.

В фирменной символике Кубка Конфедераций FIFA также оформлена наружная реклама в Москве и других городах-организаторах, столичные автобусы и троллейбусы, поезд московского метро.

