

Воздушный транспорт

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 15 (44203)
Апрель 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

21-23 июня

50
лет



РОСТОВ

Международная
научно-практическая
конференция
«АВИАТРАНС 2019»
<http://aviatrans.rfmstuca.ru>



Второе поколение круче!

Подробности на с.3

Первый серийный самолет Ил-76МД-90А передан заказчику — Минобороны России

Надежные крылья Суоми

В 2018 году Finnair перевезла более 13 миллионов пассажиров и увеличила выручку на 10 процентов



Подробности на с. 2, 6



Подробности на с.6

По распоряжению Премьера
на аэродроме Петрозаводска построят новый
терминал командно-диспетчерского пункта

Воздушный транспорт гражданской авиации № 15

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
И.о. первого заместителя
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

Ⓜ — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.
При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»

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

Заказ Тип. № 0531

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

«В нашем законодательстве, в Воздушном кодексе Российской Федерации это не урегулировано. Я просил бы парламентариев обратить внимание и помочь внести в положение о федеральном органе исполнительной власти (это может быть, например, или Росавиация, или Ространснадзор, либо Министерство транспорта России) положение, которое устанавливает такие полномочия», — сказал г-н Нерадько.

В частности, он отметил, что после второй авиакатастрофы самолета Boeing 737 MAX в марте 2019 года в Эфиопии, унесшей жизни 157 человек (среди которых, кстати, было трое россиян — ред.), Европейское агентство безопасности полетов (EASA) издало свою директиву о запрете полетов этого самолета даже раньше, чем это сделала Федеральная авиационная администрация США (FAA).



Александр Нерадько сообщил, что, находясь в командировке в Европейском агентстве по безопасности полетов, задал вопрос руководству EASA: «как они сумели принять решение, идущее впереди (решения — ред.) государства-разработчика, государства-изготовителя, которое несёт ответственность за самолёт?»

В ответ глава Росавиации получил разъяснение, что в июле 2018 года в Европейском Союзе «было

«Кому принимать решение?»

Александр Нерадько попросил Госдуму России о расширении полномочий на запреты полетов

Воздушный кодекс Российской Федерации нуждается в поправках, предоставляющих ответственному органу в области авиации полномочия вводить запреты на полёты в конкретном воздушном пространстве. Об этом на заседании комитета Государственной Думы по транспорту заявил глава Росавиации Александр Нерадько.

принято изменение в закон о Европейском агентстве по безопасности полетов, которое позволяет агентству EASA принимать решения, направленные на обеспечение безопасности авиапассажиров, и, в данном случае, не нести ответственности за экономические последствия принятия таких решений».

Руководитель Федерального

агентства воздушного транспорта России отметил, что «подобные вопросы встают время от времени и у нас».

«Встает вопрос: можно или нельзя летать в каком-то воздушном пространстве или участке воздушного пространства, там, где ведутся боевые действия? Такие события тоже были у нас,

они связаны, например, с полётами наших авиакомпаний через воздушное пространство Ирака или сейчас, в связи с теми действиями, которые ведутся в Сирии. И всегда неизбежно встаёт такой вопрос: кто возьмёт на себя такую ответственность?» — пояснил необходимость его постановки глава ведомства.

Надежные крылья Суоми

В 2018 году Finnair перевезла более 13 миллионов пассажиров и увеличила выручку на 10 процентов

В течение минувшего года результаты работы авиакомпании были отмечены рядом престижных премий: девятый год подряд Finnair признана лучшей авиакомпанией Северной Европы по версии Skytrax, а также вошла в число победителей конкурса TripAdvisor Travelers' Choice — 2018 в номинации «Лучшие крупные авиакомпании Европы». В сентябре Finnair также были присвоены пять звезд из пяти в международном рейтинге APEX.

За всем этим — слаженная работа нацеленного на результат прекрасно отмотобилизованного коллектива специалистов европейского уровня. По итогам 2018 года общая выручка Finnair увеличилась на 10 процентов по сравнению с прошлым годом и составила 2 834,6 млн евро — та-

кие данные авиакомпания приво- дит в своем ежегодном финансовом отчете. Операционная прибыль составила 169,4 млн евро и остается на том же уровне, что и годом ранее. В 2018 году Finnair перевезла 13,3 млн человек, что превысило показатели предыдущего года на 11,6 процента и ста-

ло новым рекордом, при этом предельный пассажирооборот (ASK) вырос на 14,8 процента.

В 2018 году в целом продол- жился ускоренный рост Finnair как в сфере пассажирских перевозок, так и туристических услуг, однако вторая половина года была более напряженной. В числе вызовов,



Аэропорт базирования
Хельсинки-Вантаа

которые Finnair пришлось пре- одолевать, генеральный дирек- тор авиакомпании Топи Маннер называет повышение цен на авиа- ционное топливо, ужесточившуюся во втором полугодии конкурен- цию на ряде европейских направ- лений и неопределенные темпы роста мировой экономики в бли- жайшем будущем.

Одним из важных шагов, ко- торый позволил Finnair вновь до-

биться высоких показателей, ста- ло расширение маршрутной сети. Авиакомпания начала выполнять регулярные рейсы по новым ев- ропейским и азиатским направ- лениям — Лион, Нанкин, Лиссабон и Штутгарт, а также увеличила ча- стоту перелетов в Токио, Осаку, Гонконг, Дубай, Малагу, Аликанте и другие города.

Продолжение на с. 6



M-4

Вспомним также, что в угоду инспирированному за океаном проекту SSJ-100 был задвинут не менее амбициозный и многообещающий проект Ту-204СМ.

Впрочем, ряд без вины отлучённых от неба воздушных судов даже вовсе задолго до распада СССР. Во многом этот ряд состоит из самолётов, которые в отличие от Ту-334 и Ту-204СМ даже никогда не были воплощены «в железо».

Многие проекты не были реа-

лизованы в связи с наличием дру- гих, которым они стали конкурентами. Одним из примеров является, например, созданный в конструкторском бюро имени В.М. Мясищева проект дальнемагистрального самолёта М-29. Работа по данному проекту началась ещё в 1953 году и в середине — второй половине 50-х годов была активизирована.

В ту эпоху после появления Ту-104 и Ил-18 воздушный транспорт стал невероятно популярным. Воз-

Пепелац не ко двору

Из тех самолётов, что разработаны в СССР, далеко не все обрели свои крылья и имена

Давно ли улеглись страсти по проекту Ту-334! Создаётся впечатление, что авиационная общественность смирилась с тем, что этот прекрасный и перспективный лайнер так и не пустили в небо. Подумать только, сам Президент России Владимир Путин издал указ о начале его серийного производства! Выходит, для ОАК указ Президента — не указ?!

никала необходимость в самолёте, способном без промежуточных посадок преодолевать расстояния от Москвы или Ленинграда до Хабаровска и Владивостока. ОКБ-23 (так тогда именовалось конструкторское бюро В.М. Мясищева) в инициативном порядке приступило к разработке проекта транспортного самолета на базе серийно выпускавшегося бомбардировщика М-4.

Тема получила обозначение — «29». Руководителем проекта был назначен О.А. Сидоров. Предложенный проект предусматривал два варианта самолета: пассажирский и военно-транспортный. Для самолета «29» был использован без изменений ряд агрегатов и систем бомбардировщика М-4: крыло, оперение, силовая установка, система управления, топливная система,

гидросистема, противопожарная и ряд других. Наличие освоённой в серийном производстве базовой модели значительно ускорило работу по реализации проекта, что показал опыт с Ту-104 — между датами начала проектирования и коммерческой эксплуатации прошло не более трёх лет.

Продолжение на с. 9

Благо, есть чем замещать!

ОАК дают 2,22 млрд рублей на производство и послепродажное обслуживание Ил-114-300

ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» (ОАК) получит 2,22 млрд рублей на вложения в объекты производства и послепродажного обслуживания пассажирского турбовинтового самолета Ил-114-300, говорится в тексте постановления, подписанного премьер-министром Дмитрием Медведевым.

Постановлением от 27 марта 2019 года №326, подготовленным Минпромторгом РФ и ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация», предоставляются бюджетные инвестиции в размере 2,22 млрд рублей на капитальные вложения в объекты производственной инфраструктуры и послепродажного обслуживания самолёта Ил-114-300. Срок ввода объектов в эксплуатацию — 2021 год. «С 2016 года реализуется про-

ект разработки и организации серийного производства самолёта Ил-114-300. В соответствии с распоряжением Правительства от 15 декабря 2017 года №2821-р на реализацию проекта уже были выделены бюджетные средства в размере 9,572 млрд рублей.

В настоящее время ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» ведёт разработку пассажирского турбовинтового самолёта Ил-114-300, предназна-

ченного для перевозки до 70 пассажиров или до 7 тонн грузов на региональных авиалиниях. Постройка первого опытного образца самолёта Ил-114-300 запланирована на 2019 год, а начало серийных поставок — на 2022 год.

Этими самолётами планируется замещать импортные воздушные суда аналогичного класса и устаревшие отечественные самолёты, производство которых прекращено. В федеральном бюджете



на 2019 год предусмотрены бюджетные ассигнования в размере 2,22 млрд рублей в качестве взноса в уставный капитал ПАО «ОАК», — говорится в пояснении к документу.

В соответствии с подписанным постановлением, ПАО «ОАК» предоставляются бюджетные инвестиции в размере 2,22 млрд рублей в целях последующего предоставления взносов в уставные капиталы его дочерних обществ — АО «Авиастар-СП», АО «РСК «МиГ» и ПАО «ВАСО». Средства будут направлены на капитальные вложения в объекты производственной инфраструктуры и послепродажно-

го обслуживания самолёта Ил-114-300. Суммарная мощность, подлежащая вводу в эксплуатацию, — 8507 кв. метров производственных площадей, срок ввода в эксплуатацию — 2021 год, срок утверждения проектной документации на объекты капитального строительства — до 1 сентября 2019 года.

Принятое решение позволит обеспечить разработку и организацию серийного производства самолёта Ил-114-300 путём реконструкции и технического перевооружения предприятий ПАО «ОАК», говорится в пояснении к документу.

Нынешняя весна оказалась урожайной для отечественного авиапрома. Вот только что вернулся из своего первого полета собранный в Воронеже лёгкий военно-транспортный борт Ил-112В, как новая радость у ильюшинцев. Первый военно-транспортный самолет Ил-76МД-90А, изготовленный в соответствии с требованиями Минобороны России, передан в эксплуатацию. Процедура прошла в Ульяновске, сертификаты о передаче самолета подписали командир военной части **Вадим Дырдин, управляющий директор АО «ОАК-ТС» Владимир Семенов, управляющий директор АО «Авиастар-СП» Василий Донцов.**

Второе поколение круче!



Первый серийный самолет Ил-76МД-90А передан заказчику — Минобороны России

На мероприятии также присутствовали командующий ВТА России генерал-лейтенант Владимир Бенедиктов, вице-президент транспортной авиации ПАО «ОАК», генеральный директор ПАО «Ил» Алексей Рогозин и губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

Выступая перед собравшимися, Алексей Рогозин заявил: «Сегодня мы отмечаем передачу в эксплуатацию Ил-76 второго поколения. Вашими руками сделан этот прекрасный самолет. Спасибо за дни и ночи, которые были посвящены тому, чтобы создать это воздушное судно. Нашим партнерам и заказчикам желаю безопасных полетов и эффективной эксплуатации самолетов».

В свою очередь, Владимир Бенедиктов отметил: «По сути, это новый самолет. Всем тем, кто создает и будет создавать Ил-76МД-90А, предстоит огромный труд, поскольку линейка Ил-76 – двигатель всего авиационного прогресса Российской Федерации».

«Я хотел бы поблагодарить всех, кто принимал участие в постройке этого самолета: заводчан, сотрудников военной приемки, 235 полка ВТА, а также руководство города, области за внимание к проблемам завода. Я верю, что сегодняшнее событие — это первый шаг в цепочке многочисленных передач самолетов Ил-76МД-90А в эксплуатацию», — сказал в своем выступлении управляющий директор АО «Авиастар-СП» Василий Донцов.

В ходе мероприятия наградили сотрудников предприятия, наиболее отличившихся при производстве воздушного судна. Один из награжденных, авиационный техник по приборам и электрооборудованию Леонид Спиридонов, сказал: «Авиация — одна из самых романтических сфер деятельности, но и одна из самых ответственных. Спасибо коллегам за наш сплоченный дружный коллектив!»

Ранее в ходе наземных и летных испытаний было подтверждено соответствие воздушного судна, получившего заводской номер 0109, техническим условиям на контроль, приемку и поставку самолета Ил-76МД-90А.

Это первый самолет, построенный в соответствии с перечнем задач Министерства обороны Российской Федерации. Предыдущий Ил-76МД-90А с заводским номером 0108 был произведен в 2015 году. В ходе испытаний в требования к самолету был внесен ряд изменений, которые потребовали существенных доработок конструкции.

Следующий Ил-76МД-90А под заводским номером 0110 в настоящее время завершает летные испытания и тоже готовится к передаче заказчику.

Минобороны России заключило в 2012 году контракт, согласно которому предприятие «Авиастар-СП» должно построить 39 самолетов Ил-76МД-90А для Вооруженных сил. Всего в планах военных — приобретение более 100 таких самолетов.



Отметим, что на сегодняшний день в Ульяновске также проходят летные испытания еще один «птенец гнезда Ильюшина»: перспективный конвертируемый топливозаправщик Ил-78М-90А.

«Продолжаются испытания перспективного самолета-заправщика, который является не только самолетом-заправщиком, но и конвертируемым самолетом Ил-78М-90А. Планируем выполнять тот объем поставок, который предусмотрен государственной программой вооруже-

ний. Через некоторое время ожидаем подписание контракта на выполнение поставки самолетов Ил-78», — сообщил генеральный директор Авиационного комплекса имени С.В. Ильюшина Алексей Рогозин на торжественной церемонии передачи первого серийного самолета этого типа на ульяновском авиационном предприятии «Авиастар-СП».

Через некоторое время ожидаем подписание контракта на выполнение поставки самолетов Ил-78», — сообщил генеральный директор Авиационного комплекса имени С.В. Ильюшина Алексей Рогозин на торжественной церемонии передачи первого серийного самолета этого типа на ульяновском авиационном предприятии «Авиастар-СП».

Всего в 2019 году планируется сдать заказчику 6 новейших транспортников, которые должны качественно усилить возможности Военно-транспортной авиации ВКС Вооруженных Сил России. Следует особо подчеркнуть: Ил-76МД-90А является вторым поколением знаменитого самолета Ил-76. Он получил более мощные двигатели ПС-90А-76, соответствующие нормам ИКАО по уровню шума. Заново было сконструировано крыло из длинномерных панелей, что увеличило его прочность. Уси-

лено шасси, проведено множество других изменений. В итоге возросла грузоподъемность и дальность доставки десанта и грузов. Так, до 5000 километров увеличены возможности доставки грузов массой 52 тонны. Максимальная нагрузка — до 60 тонн. Ил-76МД-90А может перевозить 126 десантников с парашютами, 145 человек личного состава в одноместном варианте и 225 — в двухпалубном. Самолет способен перевозить и десантировать современные БМД, БТРД, САУ и другую технику воздушно-десантных войск.

Тяжелый транспортник второго поколения получил также принципиально новый пилотажно-навигационный комплекс, систему автоматического управления, комплекс связи и «стеклянную кабину» (на приборной панели летчиков расположены шесть многофункциональных цифровых экранов, на которых отображается вся информация, необходимая для управления самолетом). Оборудование отвечает всем современным требованиям к авионике воздушных судов и значительно увеличивает ситуационную осведомленность пилотов, а значит — и безопасность полетов, точность самолетовождения и десантирования.

Дивизион транспортной авиации Объединенной авиастроительной корпорации сформирован в 2017 году под управлением ПАО «Ил». Кроме «Ильюшина», в него входят ПАО «ВАСО» (Воронеж), АО «Авиастар-СП» (Ульяновск), АО «ЭМЗ им. В. М. Мясищева» (Жуковский), а также четыре авиаремонтных завода: АО «123 АРЗ» (Старая Русса), ОАО «20 АРЗ» (Пушкин), ОАО «308 АРЗ» (Иваново), ОАО «325 АРЗ» (Таганрог).

Состав Дивизиона позволяет осуществлять весь комплекс работ в связи с проектированием, производством и послепродажным обслуживанием линейки транспортных, пассажирских и специальных самолетов.



ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Начальник смены аэропорта Сочи посмертно награжден медалью «За спасение погибавших»

Президент России наградил руководителя смены центра управления ресурсами МА «Сочи» Владимира Бегияна медалью «За спасение погибавших». Бегиян скончался от сердечного приступа 1 сентября 2018 года во время эвакуации пассажиров аварийного лайнера. 1 сентября 2018 года Boeing 737 авиакомпании Utair, выполнявший рейс из Москвы, при посадке выкатился за пределы ВПП, скатился в русло реки Мзымты и загорелся. На борту были 166 человек, 18 из них пострадали. Владимир Бегиян координировал работу служб аэропорта и эвакуацию пассажиров. Во время спасательной операции мужчине стало плохо, он скончался в больнице от инфаркта.

В Госдуме называют «предвыборным трюком» запрет Украиной авиационного сообщения с РФ

Председатель комитета Госдумы по международным делам Леонид Слуцкий считает «выстрелом себе в ногу» и «предвыборным трюком» введение Украиной полного запрета на прямое авиационное сообщение с Россией. «Украинский кабинет министров, по всей видимости, пошел на этот шаг для поднятия рейтинга действующего президента Петра Порошенко, который отчаянно борется за свое переизбрание во втором туре. Однако уверен, что он будет иметь обратный эффект. Это, по сути, выстрел себе в ногу и настоящая агония», — сказал Слуцкий. Глава комитета надеется, что «с практической точки зрения значительного ущерба запрет чартеров не принесет».

Минтранс продолжает убеждать Правительство в необходимости мер поддержки авиакомпаниям

«Министерство продолжает работу по убеждению финансово-экономического блока Правительства России в том, что авиакомпании действительно находятся по итогам прошлого года в очень непростой экономической ситуации - и не по своей вине, а в силу сложившихся причин. И мы готовим обоснование наших предложений», — рассказал курирующий авиаотрасль замминистра транспорта Александр Юрчик. По его словам, Минтранс предлагает несколько мер, но не все из них могут быть приняты. Он также напомнил, что некоторые предложения уже рассматриваются Правительством, например, обнуление ставки НДС на внутренних рейсах.

ФАС, Минтрансу, Минфину и Минэнерго поручено провести мониторинг цен на билеты и топливо

Соответствующее поручение опубликовано на сайте Правительства РФ. Поручено также «представить предложения по недопущению их существенного роста». В марте 2019 года Владимир Путин усомнился в справедливости формирования цен на авиабилеты в России, он заявил, что Минтранс работает над совершенствованием методики расчетов. ФАС России также в марте сообщила, что цены на авиабилеты в РФ в первые месяцы 2019 года выросли не более чем на 5 процентов. Минувшим летом глава Минтранса РФ Евгений Дитрих заявлял, что дополнительные расходы российских авиакомпаний из-за роста цен на топливо по итогам 2018 года могут составить 50 млрд рублей.

ФАВТ и EASA подтвердили курс на укрепление партнерства в сертификации и летной годности

В штаб-квартире Европейского агентства по безопасности полетов EASA в г. Кельн, ФРГ, руководитель Росавиации Александр Нерадько провел встречу с Исполнительным директором EASA Патриком Ки. Во встрече приняли участие представители Минпромторга России и Постоянного Представительства России при Евросоюзе. В ходе встречи стороны подтвердили взаимную заинтересованность в развитии и укреплении сотрудничества в сфере сертификации и валидации авиационной техники, в том числе по проектам самолета МС-21 и двигателя ПД-14 к нему, а также обменялись мнениями и информацией по вопросам, представляющим обоюдный интерес.

«Ростех» оптимизирует структуру управления Объединенной авиастроительной корпорации

Правление ОАК одобрило новую управленческую структуру, которая, как предполагается, начнет действовать с 1 мая. В ОАК пояснили, что вхождение в «Ростех» «предполагает совершенствование процессов корпоративного управления, а также внедрение стандартов и практик, принятых в государственной корпорации». В рамках структурного анализа выявлено избыточное количество руководителей различного уровня. В связи с этим были даны рекомендации по оптимизации центрального аппарата ОАК. Количество руководителей и подразделений, находящихся в непосредственном подчинении президента ПАО «ОАК» Юрия Слюсаря, также снизится.

Росавиация утвердила порядок допуска тренажеров для подготовки летных экипажей

Допуск осуществляется Росавиацией: в отношении тренажеров, на которые ранее не было получено решение; в отношении тренажеров, получивших решение, но прошедших модернизацию или повторно введенных в эксплуатацию после длительного периода, в течение которого они не применялись (более 1 года); в отношении которых было принято решение, но место их установки изменилось. Для осуществления оценки эксплуатант создает комиссию. По результатам ее работы оформляются акты летной оценки и акты технической оценки тренажеров, которые представляются в уполномоченный орган в области гражданской авиации для получения допуска.

Ограничения для гражданской авиации на время репетиций Парада Победы будут минимальными

В Москве начинается подготовка к воздушной части Парада Победы 2019 года. Ограничения, которые ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» планирует вводить в Московской воздушной зоне в связи с этим событием в апреле, являются минимальными. Количество регулярных полетов воздушных судов, затронутое ограничениями во время тренировок — будет незначительным. Авиакомпания и аэропорты заранее извещены о запланированных ограничениях посредством NOTAM. Все ограничения согласованы с Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация). Международного аэропорта Шереметьево ограничения не коснутся.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Росавиация приостанавливает полеты на подержанных иностранных самолетах

Регулятор подчеркнул, что ведет «целенаправленную систематическую работу, направленную на безопасность полетов». Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта считает требования к перевозчикам избыточными, а массовые случаи отказа в полетах – неправомерными. Участники рынка утверждают, что регулятор нарушает международные соглашения, заключенные на основании Чикагской конвенции: по ним за поддержание летной годности ВС отвечают власти страны регистрации, то есть Бермуд. Глава АЭВТ Владимир Тасун уже направил письмо министру транспорта Евгению Дитриху и попросил его проконтролировать соблюдение норм воздушного законодательства.

Текущая задолженность по зарплате сотрудникам авиакомпании «ВИМ-Авиа» полностью погашена

Приволжский транспортный прокурор Тимур Кебеков встретился с представителями общественности, бизнес-сообщества и масс-медиа в формате круглого стола. Темой встречи стало обсуждение ключевых проблем, стоявших перед органами прокуратуры в 2018 году, и ситуаций, в которых ее вмешательство привело к реальному восстановлению законности, защите прав граждан, субъектов предпринимательской деятельности, интересов общества и государства в целом. «В общей сложности с начала 2018 года по требованию прокуроров работникам транспортной отрасли возвращено долгов по заработной плате более чем на 630 млн рублей», — отметили в пресс-службе ведомства.

В наступившем весенне-летнем сезоне 2019 года компания AZUR air расширяет маршрутную сеть

На карте полетов AZUR air добавилось сразу четыре новых региона, жители которых смогут отправиться на отдых к теплым морям. С конца апреля начнутся рейсы в Турцию из Махачкалы, Магнитогорска и Орска. В мае запланированы полеты во Вьетнам с вылетом из Магадана. В текущем сезоне увеличится число рейсов на побережье Егейского моря. Из ряда российских регионов в Анталию будут летать более вместительные воздушные суда Boeing 767-300, рассчитанные на перевозку 336 пассажиров в салоне экономического класса. По маршруту Москва-Бодрум планируется использовать флагман авиакомпании — Boeing 777-300ER, рассчитанный на перевозку 428 пассажиров.

«Уральские авиалинии» увеличивают количество рейсов из Екатеринбурга в Минеральные Воды

Авиакомпания «Уральские авиалинии» вводит третий рейс в неделю на маршруте Екатеринбург — Минеральные Воды. Дополнительный рейс будет выполняться по субботам с 6 по 20 апреля 2019 года. Вылет из Екатеринбурга в 15:00, прилет в Минеральные Воды в 15:55. Время в пути — 2 часа 55 минут. Напомним, что рейсы Екатеринбург — Минеральные Воды — Екатеринбург в расписании авиакомпании традиционно выполняются по понедельникам и пятницам. Полеты осуществляются на комфортабельных авиалайнерах производства европейского концерна Airbus. К оплате доступны бонусы программы «Крылья», один бонус равен одному рублю.

Авиакомпания «Россия» возобновляет полеты на Камчатку («Елизово») по «плоским» тарифам

«Россия» приступает к выполнению двух рейсов в неделю по направлению Москва — Петропавловск-Камчатский — Москва на самых вместительных в отечественном парке воздушных судов Boeing 777-300ER. С 20 мая рейсы будут выполняться ежедневно. Выполнение рейсов планируется на широкофюзеляжных лайнерах Boeing 777-300ER. Программа «плоских» тарифов является одним из ключевых факторов транспортной доступности Дальнего Востока. На данный момент стоимость билета на рейс «Россия» беспрецедентно низка — 22 тысячи рублей за билет «туда-обратно» классом эконом и 13 200 рублей за путешествие в одну сторону вне зависимости от даты покупки.

В минувшем году из-за роста цен на керосин расходы АК Utair выросли на 3,1 млрд рублей

По итогам 2018 года Utair нарастила пассажиропоток на 8,7 процента. Темпы роста обеспечены за счет наращивания региональной программы полетов при неизменном парке самолетов (в 2018 году парк был пополнен только одним Boeing 737-800). Компания вошла в тройку лидеров по количеству перелетов (78 085 рейсов) и второй год подряд возглавляет рейтинг пунктуальности: 99,18 процента рейсов выполнены точно по расписанию или с минимальными задержками, хотя базовые аэропорты компании находятся в сложных условиях Севера. На топливо Utair потратил на 3,9 млрд рублей больше, чем годом ранее, из которых 3,1 млрд рублей — следствие роста цен на топливо.

Магаданская область повторно объявила тендер на лизинг двух ВС для перевозок внутри региона

ОГУП «Авиация Колымы» (Магаданская область) отменило результаты проведения электронного аукциона на оказание услуг лизинга двух пассажирских самолетов и объявило его повторно по той же цене, частично изменив техническое задание. Об этом сообщают данные системы «СПАРК-Маркетинг». Предприятие намеревалось взять в лизинг два самолета по начальной (максимальной) цене контракта 330,594 млн рублей. Параметры самолетов остались прежними — вместительность не менее 9 кресел, мощность двигателя — не менее 1,1 тысячи лошадиных сил. Срок лизинга — 7 лет. Заявки на участие в тендере принимаются до 18 апреля, аукцион состоится 22 апреля.

За 2 месяца 2019 года российские авиакомпании перевезли более 15,831 миллиона пассажиров

Согласно статистике Росавиации, пассажирооборот авиакомпаний за отчетный период составил 41 472 040,15 тысячи пасс.км., что на 12,1 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот составил 919 547,35 тысячи ткм. (-15,7 процента по сравнению с 2018 годом). За отчетный период российскими авиакомпаниями было перевезено 15 831 922 пассажира, что на 10,4 процента больше, чем за аналогичный период 2018 года. Объем перевезенных грузов и почты составил 144 850,23 тонн, что на 10,3 процента меньше показателя прошлого года. Процент занятости пассажирских кресел остановился на отметке 79,4, а процент коммерческой загрузки составил 66,1.

Долго запрягаем — быстро едем

В Госдуме обсудили развитие прикладной науки для укрепления суверенитета и нацбезопасности

Отправной точкой парламентских слушаний, прошедших в Государственной Думе 3 апреля, послужило заявление Президента Российской Федерации на заседании Совета по науке и образованию в Кремле. Владимир Путин сказал, что «наука, технологии, образование должны сквозной линией проходить через все наши национальные проекты и программы».

В концентрированном виде эта работа будет осуществляться в рамках национального проекта «Наука». На его реализацию в ближайшие шесть лет будет дополнительно направлено более трёхсот миллиардов рублей, а всего из всех источников — 635 миллиардов рублей. Итогом прикладных исследований должны стать не отчёты и не количество разработок, а практический вклад от результатов их внедрения».

В слушаниях приняли участие более 300 специалистов: депутаты Федерального Собрания, представители Российской академии наук (РАН), ведущих государственных корпораций и отраслевых холдингов — «Ростех», «Росатом», «КРЭТ», «НПО «Высокоточные комплексы», ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) и других, а также Министерства науки и образования РФ, Минобороны РФ, Минпромторга России, общественных организаций, экспертов.

Роль науки для развития высокотехнологичной промышленности, возрастает в связи с усилением экономических санкций против России. Санкционное давление нарушает принципы международного права. Но это реальность, с которой мы вынуждены считаться. Не так давно промышленность России стремилась встроиться в международные цепи кооперации. Специализируясь на тех или иных сегментах, можно было бы занимать лидирующие позиции. Однако мы пе-



реценили свои возможности и лояльность к нашим успехам «открытого общества». Сейчас ситуация заставляет проводить политику импортозамещения, и она вполне ус-

Председатель экспертного совета этой Комиссии, генеральный директор Национального исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского», член бюро

осуществляться долгосрочные прогнозы и программы социально-экономического развития. Должен быть обеспечен контроль за эффективным использованием бюджетных средств.

Чтобы усилить контроль, следует разделить бюджетные статьи финансирования НИР и опытно-конструкторских работ (ОКР) по созданию конкретных образцов продукции. В этой связи предложено внести изменения в Бюджетный кодекс и Приказ Минфина России «Об утверждении Указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации».

По мнению руководителя научного кластера решение о начале ОКР следует принимать только после того, как заказчик получит четкое обоснование готовности технологии к ее практической реализации. Это поможет снизить риски при выполнении ОКР по созданию перспективных образцов вооружения и специальной техники.

А. Дутов предложил закрепить эти положения законодательно, внес соответствующие изменения в Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе». Это предложение вошло в итоговую резолюцию форума.

Нормативно-правовое регулирование развития прикладной науки необходимо совершенствовать в целом. Правовой статус прикладных исследований в существующем законе о науке не определен.



пешна. Роль науки в этом контексте является определяющей.

Председатель Комиссии Государственной Думы по правовому обеспечению развития организаций оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации Президент Ассоциации «Лига содействия оборонным предприятиям», доктор технических наук Владимир Гутенев подчеркнул необходимость «прорывных открытий и разработок, которые позволят создать отечественную продукцию мирового уровня, сформировать мощную технологическую и производственную базу».

«Лига содействия оборонным предприятиям» Андрей Дутов выступил за изменение механизма бюджетного финансирования научно-исследовательских работ (НИР).

Сегодня в России существует несколько сотен научных и образовательных центров, на деятельность которых выделены значительные средства. По мнению Андрея Дутова, низкая результативность сферы исследований и разработок в России обусловлена, в первую очередь, отсутствием системы государственного управления. Должны быть обоснованы приоритеты научно-технологического развития. Долж-





Михаил Романовский, начальник управления Минобрнауки РФ



Борис Алешин

Фундаментальные академические исследования порой существуют сами по себе и абсолютно не соответствуют задачам, которые стоят перед прикладной наукой.

Организации, которые занимаются прикладной наукой, имеют различные организационно-правовые формы — это и 42 государственные учреждения из разных отраслей деятельности, в числе которых, к примеру, мощный ВИАМ, и частные предприятия, акционерные общества. Чтобы их деятельность была более эффективной, необходим орган, способный координировать научные исследования и разработки в сфере высоких технологий и национальной безопасности в целом по стране.

Председатель Наблюдательного совета НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского», советник президента ОАК по науке и технологиям, академик РАН **Борис Алешин** отметил, что на новый закон о науке возлагаются большие надежды. Именно в этом документе можно разрешить существующие проблемы управления наукой, именно он может выстроить эффективную систему.

«У нас сейчас бюрократия задушила вузы, они, практически, не могут проводить научные исследования. Там все погрязло в рутине. Аттестация всех повергает в ужас, и тут уже не до науки. Если обратиться к примеру МФТИ, новации в вузе привели к перекосам: теперь ни одна из его кафедр не имеет ни малейшего упоминания об авиации, как будто все забыли, что космос вышел из нее, а не наоборот. Отраслевые институты существуют как бы отдельно от своих отраслевых министерств. Ни один министр не отвечает за развитие прикладной науки, хотя ему подчиняются ведомственные научные центры. Следует ввести персональную ответственность руководителей министерств за прикладную науку, поскольку две трети бюджета на ее развитие отходит отраслевым министерствам», — сказал Борис Алешин.

Он также затронул весьма болезненную тему «выхода в свет» российского пассажирского самолета МС-21, который теоретически мог бы стать заменой импортным воздушным судам, составляющим основу флота отечественных авиакомпаний. Однако знаменитое композитное крыло этого лайнера находится в стадии разработки уже семь лет, и до его практической реализации дело пока не дошло.

Обсуждение коснулось и подготовки молодых специалистов в авиационных вузах страны. По мнению Бориса Алешина, имеющего опыт преподавательской работы в вузе, студенты понятия не имеют как функционирует система гражданской авиации в целом, как она интегрирована в мировую авиационную отрасль, как реализуются на практике нормы и требования ИКАО. Что касается стандартов деятельности, они «вообще воспринимаются на уровне мантры, никто не знает что это такое». Между тем, именно молодое поколение является резервом развития

науки. Системой подготовки авиационных специалистов нужно заняться вплотную. В таком контексте должна сработать наша национальная черта «долго запрягать, но быстро ехать».

Прикладная наука не может существовать без задела, созданного наукой фундаментальной. По мнению представителей РАН, враг развития последней — чрезмерное увлечение «наукометрией». То есть, оценкой результатов научных исследований по количеству публикаций, изданных тру-

акцентировано внимание на преимущества ГНЦ, имеющих современную стендовую, экспериментальную, приборную и производственную базу, возможность взаимодействия с промышленными предприятиями, способность выполнять работы полного цикла от идеи до внедрения в производство. Отмечено также, что большинство ГНЦ имеют систему непрерывной подготовки квалифицированных научных, педагогических и инженерных кадров высокой квалификации. Однако, как следует из доклада, объем

этого документа. В частности отмечено, что в проекте отсутствуют правовая определенность термина «научная организация» и система регулирования взаимодействия между «наукой и производством». В целом федеральный закон «О научной и научно-технической деятельности в РФ» должен стать правовым механизмом, обеспечивающим научно-технологический прогресс России и переход отечественной экономики на инновационный путь развития. Пафос большинства выступлений заключался в следующем: пора заканчивать с напрасной трагедией денег, пора развязать фундаментальную и прикладную науку, пора отдавать приоритет новым технологиям, а не идеям 15-летней давности, которые до сих пор обсуждаются на всех уровнях. Пока наука живет в своем мире, а производство в своем, — эти миры не пересекаются. Бег вдогонку — это не российский путь. Мы должны идти на обгон.

По итогам слушаний была принята резолюция. Участники сочли необходимым Министерству финансов РФ выделить в отдельную статью финансирования содержание экспериментальной базы прикладной науки как основы государственной системы сертификации новых образцов продукции и контроля полученных результатов; Министерству обороны РФ, с целью снижения уровня рисков при выполнении ОКР по созданию перспективных образцов вооружения, военной и специальной техники, с учетом ранее созданного опережающего научно-технического задела, в рамках государственных программ вооружения, внести изменения в Федеральный закон от 29 декабря 2012 года № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе».

С учетом поступивших замечаний и дополнений резолюция будет направлена в Администрацию Президента Российской Федерации, в Правительство России, в Совет Федерации Федерального Собрания РФ и Общественную палату Российской Федерации, федеральные органы исполнительной власти, научные и общественные организации.

Галина ПОНОМАРЕВА



Андрей Дугов

дов и ссылок на них, в то время как было бы полезнее обратить взоры на практические результаты. В прениях ученые увлеклись обсуждением таких проектов как электролеты, гиперзвук, высокотемпературные сверхпроводники, управляемая плазма... В общем, речь шла о прорывных технологиях и великом светлом будущем.

Между тем в докладе, представленном ВИАМ (Всероссийским НИИ авиационных материалов), было отмечено снижение изобретательской активности. Весомый вклад вносят только государственные научные центры (ГНЦ). В результате было предложено дифференцировать государственную поддержку от узконаправленных разработок в пользу масштабных комплексных проектов, которые станут фундаментом технологической независимости государства. В докладе первого заместителя гендиректора ВИАМ Ольги Оспенниковой было

работ ГНЦ за 2017 год оценивается в сумму почти 150 миллиардов рублей, зарегистрировано 1461 РИД (результатов интеллектуальной деятельности), а доход от использования всех разработок составил всего 2,6 миллиарда рублей.

Цели национального проекта «Наука» — войти в пятерку ведущих стран мира, осуществляющих научные исследования, сделать работу в России привлекательной для молодых перспективных ученых и прекратить «утечку мозгов» за рубеж. Однако в проекте документа не указаны мероприятия, направленные на преодоление разрыва между фундаментальными и прикладными работами. Отмечено также, что следует сделать акцент на создание крупных консорциумов для решения прорывных задач в интересах российской экономики.

В своих выступлениях участники мероприятия высказали ряд замечаний к формулировкам буду-



КУРЬЕР АВИАПРОМА

Российский экспортный центр поможет бизнесу представить продукцию и услуги на МАКС-2019

АО «Российский экспортный центр» окажет поддержку в организации участия в Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019 российским компаниям, производящим продукцию и услуги, имеющие экспортный потенциал. МАКС относится к числу выставок, участие в которых подлежит частичному финансированию РЭЦ. За счет федерального бюджета компаниям, относящимся к субъектам малого и среднего предпринимательства, могут быть компенсированы 80 процентов расходов на аренду выставочных площадей, а также 100 процентов затрат на организацию мероприятий, связанных с организацией встреч и переговоров с зарубежными партнерами

Глава ПАО «Ил» Алексей Rogozin рассказал о впечатлениях после первого полета Ил-112В

Первый полет Ил-112В состоялся в день 125-летия со дня рождения авиаконструктора Сергея Ильюшина. «Самолет в полном объеме выполнил программу первого полета, замечаний со стороны экипажа нет. Командир Ил-112В Герой России Николай Кумов поблагодарил конструкторов и завод за прекрасно проделанную работу», — рассказал Rogozin. По его словам, летчики очень довольны новой машиной и ждут, когда смогут продолжить испытания. По заявленным тактико-техническим характеристикам, новый самолет будет способен перевозить до 5 т груза. Турбовинтовой Ил-112В предназначен для транспортировки солдат, военной техники и вооружения.

«Уральский приборостроительный завод» начал поставку авиационных приборов для систем МС-21

«Уральский приборостроительный завод» (входит в состав «КРЭТ») изготавливает более 15 наименований изделий для информационно-вычислительного комплекса ИВК-КСУ-МС-21, обеспечивающего ручное и автоматическое пилотирование самолета МС-21. Опытные образцы изделий для ИВК прошли предварительные испытания с положительными результатами, установлены на опытные самолеты МС-21, которые в настоящий момент проходят летные сертификационные испытания. По завершению всех тестовых процедур «Уральский приборостроительный завод» готов приступить к серийному производству изделий для систем управления МС-21.

ПАО «Кузнецов» намерено производить детали газотурбинных двигателей методом 3D-печати

Технология 3D-печати крупногабаритных деталей для промышленных газотурбинных двигателей позволяет производить изделия размером до 2,5 м в диаметре. Освоение технологии производства происходит на самарском предприятии ОДК ПАО «Кузнецов». Технология заключается в послойном создании крупногабаритных корпусных деталей на станке 3D-печати. Вся работа проводится роботом. «К 2021 году на базе «Кузнецова» этим методом планируется изготавливать более 50 элементов для современных газотурбинных двигателей», — рассказал исполнительный директор «Ростеха» Олег Евтушенко. В качестве пилотных изделий выбраны детали для двигателя НК-36СТ.

ТАНТК им. Г.М. Бериева передал ВКС России очередной модернизированный самолет А-50У

ТАНТК им. Г.М. Бериева передал ВКС России очередной серийно модернизированный самолет дальнего радиолокационного обнаружения А-50У (бортовой номер «красный» 42). После прохождения всех необходимых испытаний самолет был передан экипажу ВКС и успешно совершил перелет из Таганрога к месту своего постоянного базирования. Новая модификация комплекса А-50У имеет улучшенные характеристики, при этом сам РТК существенно облегчен за счет перехода на новую элементную базу. Существенно улучшены условия работы членов экипажа. Модернизация самолетов А-50 в вариант А-50У ведется ТАНТК им. Г.М. Бериева совместно с Концерном радиостроения «Вега».

Холдинг «Технодинамика» ведет разработку системы зажигания для двигателя ВК 800С

В настоящее время на версии самолета L-410УВП-E20, производство которой осваивают на Уральском заводе ГА в Екатеринбурге, используются двигатели чешско-американского производства. За счет финансирования Минпромторга РФ планируется оснастить эти самолеты новыми отечественными турбовальными двигателями ВК-800С, разработка которых находится на завершающей стадии. Создание системы зажигания для двигателя ВК-800С разработки УЗГА поручено Уфимскому НПП «Молния» холдинга «Технодинамика». В рамках реализации госполитики по импортозамещению на «Молнии» будет выпускаться система зажигания в полной комплектации.

Центру подготовки космонавтов передан первый самолет Ту-204-300 для опергруппы «Роскосмос»

На аэродроме «Чкаловский» состоялась официальная церемония передачи в эксплуатацию объединенному авиаотряду ФГБУ «НИИ ЦПК имени Ю.А. Гагарина» первого из двух самолетов Ту-204-300. Полученный лайнер носит имя «Сергей Королев» и прибыл из Ульяновска с завода «Авиастар-СП». Самолет предназначен для перевозки космонавтов и оперативной группы ГК «Роскосмос» на стартовые площадки космодрома «Восточный» и «Байконур» и эвакуации с места посадки. Лайнер выполнен в специальной компоновке, позволяющей перевозить до 53 пассажиров, размещенных в 3 салонах. Для перевозки космонавтов самолеты оборудованы шестью отдельными купе.

Разработанный ОДК способ шлифования признан на «Архимеде» лучшим инновационным проектом

ПАО «ОДК-Сатурн» отмечено наградами XXII международного салона изобретений и инновационных технологий «Архимед», который прошел с 26 по 29 марта в Москве. Международное жюри отметило золотой медалью и признало лучшим инновационным проектом в аэрокосмической отрасли «Способ шлифования криволинейных поверхностей детали на робототехнологическом комплексе». Новый метод создает предпосылки для автономных безлюдных производств с функцией самообучения. Инновационная деятельность ОДК-Сатурн также отмечена бронзовой медалью за разработку «Способ электрохимической обработки титана и его сплавов».

АЭРОПОРТ 2019

Минтранс хочет возобновить строительство новой полосы и перронов в МА «Домодедово»

Об этом рассказал замминистра транспорта, курирующий авиационный блок, Александр Юрчик. Для этого ведомство подготовит заявку на выделение бюджетных средств, которые после срыва работ были возвращены в бюджет как неиспользованные, и объявит новый конкурс. «Есть подведомственная Росавиации структура — ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово», она уже сейчас ведет некоторую работу. Мы в тесном контакте с оператором аэропорта, подготовили обращение в Правительство России на восстановление тех средств, которые не были использованы из-за банкротства организации-подрядчика и расторжения контракта», — сказал Юрчик.

Столичный «Шереметьево» начал обслуживание пассажиров с электронным посадочным талоном

Новый сервис позволит пассажирам сэкономить время, исключит необходимость печати посадочного талона и риск его утери, упростит и ускорит процедуру предполетных формальностей. Пассажир может оформить электронный посадочный талон одновременно с регистрацией на рейс на сайте авиакомпании либо через мобильное приложение авиаперевозчика, затем получить его на мобильное устройство. При возникновении необходимости у пассажира есть возможность распечатать электронный посадочный талон на специальных устройствах репринта, которые установлены непосредственно у стоек регистрации в аэропорту «Шереметьево».

Около 30 новых прямых авиарейсов открыли аэропорты Кубани перед курортным сезоном

Около 30 новых прямых межгородских и международных рейсов открыли аэропорты Кубани, рассказал губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев. По его словам, это повлияет на увеличение турпотока в регионе и развитие деловых связей. В 2018 году турпоток на Кубани достиг рекордных показателей — 17 миллионов гостей посетили край. Четыре кубанских аэропорта в Краснодаре, Сочи, Геленджике и Анапе перевезли 12,3 миллиона человек, что на 16 процентов больше, чем в 2017 году. В преддверии курортного сезона Кубань расширяет географию полетов — в весенне-летнем расписании появилось 27 новых прямых рейсов из краевой столицы.

Ввод нового почтово-логистического центра в аэропорту «Толмачево» отложен на 2020 год

«Технический ввод в эксплуатацию почтово-логистического центра «Почты России» в новосибирском аэропорту перенесен на конец 2020 года», — рассказал журналистам генеральный директор АО «Аэропорт «Толмачево» Евгений Янкилевич. Ранее гендиректор «Почты России» Николай Подгузов сообщал, что запуск центра состоится в конце 2019 года. Как стало известно, ВТБ и «Почта России» учредили АО «Национальные логистические технологии» для реализации проекта по созданию 38 логистических центров по всей стране общей площадью более 400 тысяч кв. м. В течение трех лет компании планировали вложить в проект по 10,2 млрд рублей каждая.

Омская область снова попытается продать акции недостроенного аэропорта «Федоровка»

Омская область включила в областную программу приватизации на 2019-2021 годы государственную долю (49 процентов) недостроенного аэропорта «Омск-Федоровка», продать ее в 2018 году не удалось, рассказала пресс-секретарь минимущества региона Вера Шнякина. «Акции будут выставлены на очередные торги в соответствии с федеральным законодательством о приватизации государственного и муниципального имущества. Начальная цена акций определена по результатам независимой рыночной оценки. На сегодняшний день рыночная оценка акций общества составляет 162 тысячи рублей. Эта оценка будет действовать до 12 июня 2019 года», — сказала Шнякина.

«Новаяпорт» прогнозирует рост пассажиропотока в своих аэропортах Северо-Кавказского региона

Холдинг «Новаяпорт» прогнозирует в 2019 году рост пассажиропотока в аэропортах Северо-Кавказского кластера на уровне от 6 до 28 процентов за счет расширения маршрутной сети и новых перевозчиков. Об этом рассказала коммерческий директор кластера Ангелина Евдокимова: «Например, планируем по итогам года сохранить текущую динамику в аэропорту Владикавказа, где в прошлом году рост пассажиропотока составил 28 процентов». По ее словам, во Владикавказе появятся дополнительные рейсы в Ростов-на-Дону и в Сочи. Оба рейса субсидированы Северной Осетией. На маршруте в Анталию добавится ежедневный рейс «Нордавиа».

Иркутская область начала проектирование нового терминала в аэропорту города Иркутска

Об этом в кулуарах Красноярского экономического форума рассказал губернатор Сергей Левченко: «В настоящее время мы решили вопрос с земельным участком (под терминал и рулежные дорожки — ред.), освободили его договорившись с собственниками. Сейчас включаем проектные решения в строительство развязок в двух уровнях. Определены основные архитектурно-проектные решения терминала». Аэропорт Иркутска передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем — для строительства нового аэропорта за пределами города.

На аэродроме г. Петрозаводска будет построен новый комплекс командно-диспетчерского пункта

По результатам посещения аэродрома совместного базирования «Петрозаводск» (Бесовец) главой Правительства РФ Дмитрием Медведевым, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» поручено строительство и ввод в эксплуатацию нового комплекса зданий командно-диспетчерского пункта с совместным размещением группы руководства полетами Министерства обороны. В рамках мероприятий по охране окружающей среды на объекте будут применены энергоэффективные инженерные системы, высокоэкологичные резервные источники электроснабжения. Одновременно со зданием КДП производится проектирование аэродромного радиолокационного комплекса АРЛК «Лира А-10».

Надежные крылья Suomi

В 2018 году Finnair перевезла более 13 миллионов пассажиров и увеличила выручку на 10 процентов

На рост повлияло и продление периода действия сезонных рейсов в Чикаго и Сан-Франциско на два месяца: перелеты по этим направлениям в 2018 году совершались до декабря. В зимнем сезоне 2018/2019 приблизительно на 15 процентов выросло количество кресел на рейсах в Лапландию по сравнению с предыдущим годом, а также увеличилось число мест на рейсах в города Северной Европы.

В 2019 году Finnair продолжает следовать своей стратегии роста и планирует увеличить количество кресел на своих рейсах примерно на 10 процентов. Одними из приоритетных по-прежнему останутся азиатские направления: будут запущены новые рейсы в Саппоро и увеличена частота перелетов в Гонконг. Саппоро станет уже пятым городом Японии в маршрутной сети Finnair. Рейс в столицу Хоккайдо будет выполняться в рамках зимнего расписания 2019/2020, как и новый рейс на популярный курорт Пунта-Кана в Доминиканской Республике.

Список североамериканских направлений Finnair расширится благодаря летнему сезонному рейсу в Лос-Анджелес, а в Европе авиакомпания начнет летать в Болонью, Бордо, Порту и Ганновер. Рейсы в Ганновер будут выполняться круглогодично, а по остальным трем направлениям — в рамках летнего расписания.

Отмечается существенный рост и на российском рынке. Так, Finnair запустила дополнительный рейс в Москву и более чем на треть увеличила количество мест на направлении Санкт-Петербург — Хельсинки путем замены типа самолета на маршруте. Были также введены безбазисные тарифы, в которые включена только ручная кладь — они позволяют сэкономить время и

Окончание. Начало на с. 2

Аэропорт «Пулково» и авиакомпания Finnair 2 апреля 2019 года отметили 55 лет с открытия регулярного прямого авиасообщения между Хельсинки и Санкт-Петербургом. Finnair начала работу на маршруте Хельсинки — Ленинград в 1964 году с частотой два рейса в неделю. Сегодня из аэропорта Пулково самолеты авиакомпании отправляются каждый день.

С 31 марта 2019 года был запущен еще один — четвертый — ежедневный рейс. Для пассажиров «Пулково» Хельсинки является популярным местом назначения и востребованным пересадочным пунктом. Finnair предлагает удобные стыковки в столице Финляндии для продолжения путешествия в пункты Азии и Северной Америки, в том числе в такие города, как Бангкок, Токио, Нью-Йорк, Чикаго, Майами, Лос-Анджелес.

За последние пять лет авиакомпания Finnair значительно увеличила свое присутствие в «Пулково», постепенно наращивая провозные емкости и частоту полетов. В апреле 2018 года на маршруте был запущен комфортабельный 100-местный Embraer E-190 в двухклассной компоновке. Он пришел на смену самолетам ATR 72-500, которые вмещали не более 72 пассажира — это позволило на треть увеличить количество кресел на направлении Хельсинки-Санкт-Петербург. В 2018 году перевозчик



деньги при неизменно высоком уровне безопасности и комфорта.

В 2019 году развитие российских направлений продолжится: Finnair объявила о запуске дополнительных рейсов Хельсинки — Москва и Хельсинки — Санкт-Петербург, которые начнут выполняться этой весной. В результате общее количество еженедельных перелетов Finnair в Санкт-Петербург вырастет до 27 в неделю, в Москву — до 28.

По итогам 2018 года российский рынок также показал рост: объем перевозок увеличился на 27,4 процента по сравнению с прошлым годом. Помимо Хельсинки самыми популярными у россиян европейскими направлениями Finnair были Париж, Дублин, Лондон, Рейкьявик и Амстердам. Среди дальнемагистральных направлений наиболее высоким спросом у российских туристов пользовались Нью-Йорк, Токио, Чикаго, Сан-Франциско, Бангкок, Майами и Сингапур.

Парк авиакомпании Finnair в 2018 году включал 57 самолетов: 20 широкофюзеляжных и 37 узкофюзеляжных. В эксплуатацию был введен один новый Airbus 350XWB

— у авиакомпании сейчас 13 таких лайнеров, а в 2019 - 2022 годах будут поставлены еще шесть таких самолетов.

Finnair постоянно продолжает повышать уровень комфорта для пассажиров — лайнеры, обслуживающие европейские направления, в 2018 году были оснащены бортовым Wi-Fi, что стало продолжением масштабной программы, начатой годом ранее. Планируется, что к лету 2019 года беспроводной интернет будет доступен на борту всех узкофюзеляжных самолетов Airbus в парке Finnair.

В прошлом году государственной авиаперевозчик Финляндии и крупнейшая авиакомпания страны представила новую концепцию бизнес-класса, которая предлагает более персонализированное обслуживание, соответствующее индивидуальным потребностям пассажиров. Авиакомпания также начнет обновление салонов самолетов ATR — в них планируется новое ковровое покрытие, новые кресла, а также более гармоничный современный дизайн, передающий атмосферу знаменитого финского гостеприимства.

Одновременно с этим Finnair приступила к работе над внедрением нового класса PremiumEconomy — ожидается, что первые самолеты с трехклассной компоновкой появятся в 2020 году. Важным аспектом в стратегии развития авиакомпании стала программа по уменьшению экологического следа от авиапутешествий: пассажиры Finnair смогут влиять на сокращение выбросов углекислого газа в атмосферу и поддержать полеты авиакомпании на биологическом топливе.

«Как новый генеральный директор Finnair я отмечаю искреннюю приверженность авиакомпании, которая объединяет наших клиентов и наших сотрудников. Именно она служит прочным фундаментом, на котором мы вместе можем строить будущее Finnair. Я бы хотел поблагодарить наших пассажиров за то доверие, которое они нам оказывают, а также всех сотрудников Finnair за отличную работу в 2018 году», — заявил недавно назначенный новый глава Finnair Топпи Маннер. Пожелаем ему успехов!

55 лет с начала полетов

по маршруту Хельсинки — Санкт-Петербург «Пулково» и Finnair отпраздновали вместе

обслужил на маршруте 143,5 тысячи пассажиров, что на 125 процентов превосходит показатель 2014 года и на 43 процента больше результатов 2017 года.

По итогам минувшего года Finnair стала победителем премии «Пулково» LED Together в номинации «Наиболее динамично развивающийся зарубежный перевозчик». В I квартале 2019 года Finnair обслужила в аэропорту Санкт-Петербурга 31,6 тысячи пассажиров, на 23,8 процента превысив показатель за аналогичный период 2018 года.

«Аэропорт Пулково и Finnair

уже более полувека объединяют теплые партнерские отношения. Ежегодно авиакомпания предлагает все новые возможности полетов по всему миру, а удобное расписание из Пулково позволяет пассажирам выбирать перелеты с удобной стыковкой по любому направлению глобальной маршрутной сети Finnair», — отметил Евгений Ильин, коммерческий директор управляющей компании аэропорта «Пулково» — «Воздушные Ворота Северной Столицы».

«Санкт-Петербург уже больше полувека остается особенным

направлением для Finnair: с Финляндией его объединяет не только географическая, но и социокультурная близость. Мы очень рады, что сегодня наши рейсы пользуются таким высоким спросом у пассажиров Санкт-Петербурга: это говорит о том, что мы развиваемся в правильном направлении, стремясь постоянно улучшать уровень обслуживания и предлагать нашим гостям все больше возможностей для комфортных путешествий по всему миру», — комментирует Мария Ануфриева, глава представительства Finnair в России.

Наша справка. Современные комфортабельные воздушные суда авиакомпании Finnair совершают полеты между Азией, Европой и Северной Америкой с удобными стыковками в аэропорту Хельсинки, перевозят более 13 млн пассажиров ежегодно. Маршрутная сеть авиакомпании постоянно расширяется: в настоящее время она соединяет 20 городов Азии, 8 городов Северной Америки и более 100 европейских направлений.

Finnair по праву считается первопроходцем в области экологических полетов, занимая лидирующую позицию в рейтинге Carbon Disclosure Project (международная программа по снижению выброса парниковых газов); она первой в Европе начала использование экологических самолетов нового поколения A350 XWB.

На сегодня Finnair — единственная авиакомпания Северной Европы, обладающая рейтингом 4 звезды Skytrax; кроме того, она была девять раз подряд признана лучшей авиакомпанией этого региона в рамках премии World Airline Awards. В России Finnair осуществляет полеты из пяти городов: Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбург, Самары и Казани.

Национальный авиаперевозчик Финляндии Finnair входит в альянс oneworld — объединение ведущих авиаперевозчиков мира, которые предлагают высочайший уровень сервиса и удобств для пассажиров, уделяя особое внимание путешественникам, совершающим частые международные перелеты.

На днях стало известно, что Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Жуковского участвует в проекте INAFLOWT Европейской программы «Чистое Небо 2», посвященном разработке технологий для улучшения аэродинамических характеристик пассажирских лайнеров следующих поколений. Больше того, играет в нем ключевую роль.

В конце марта институт посетили зарубежные партнеры, чтобы подготовиться к совместному эксперименту по управлению обтеканием на отсеке крыла гражданского самолета с помощью инновационных систем (актуаторов).

В рамках встречи представители таких организаций, как Тель-Авивский университет (TAU), компания Airbus, Fraunhofer (Германия), концерн «Авиационная промышленность Израиля» (IAI), Университет Штутгарта (Германия) и Чешский аэрокосмический исследовательский центр (VZLU), побывали в большой дозвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ. Иностранные специалисты ознакомились с техническими условиями экспериментальной установки и окончательно согласовали проект испытательного стенда для исследования демонстратора технологий — тестовой модели отсека крыла пассажирского самолета.



«Рассматриваемые задачи и способы их решения являются во многом пионерскими и перспективными. В случае получения положительных результатов опыт и разработанные партнерами технологии могут быть перенесены на нужды отечественного авиапрома», — рассказал доктор физико-математических наук, заместитель начальника отделения аэродинамики самолетов и ракет ФГУП «ЦАГИ», руководитель работ ЦАГИ в проекте INAFLOWT Виталий Судаков.

Проект INAFLOWT (Innovative-Actuation Concepts for Engine/Pylon/Wing Separation FLOW Control (Design, Build and Wind Tunnel Test)) — инновационные концепции управления отрывом потока в области стыка пиллона с крылом (проектирование, изготовление модели, трубные испытания) получает финансирование от совместного предприятия «Чистое небо 2» в рамках Европейской программы по исследованиям и инновациям Горизонт 2020 в рамках соглашения о гранте № 754307. Он посвящен разработке технологий для улучшения аэродинамических характеристик самолетов гражданской авиации следующих поколений на основе инновационных систем по управлению потоком летательных аппаратов.

Особое внимание будет уделено проектированию нового «умного» крыла для пассажирских лайнеров будущего. Разработчиком технологий является TAU (Tel-Aviv University, Израиль) и Fraunhofer (Германия), а также ряд других европейских исследовательских организаций и университетов. ЦАГИ выступает в качестве партнера в этом кооперационном проекте. Работы ЦАГИ в данном проекте финансируются за счет средств Мини-

INAFLOWT, RUMBLE et cetera

Специалисты ЦАГИ участвуют в ряде крупнейших международных проектов по развитию авиации



стерства науки и высшего образования РФ (идентификатор проекта RFMEFI62817X0007).

Еще одним перспективным международным проектом, где в полной мере задействован интеллектуальный потенциал российских ученых, является RUMBLE.

Снижение уровня звукового удара — актуальная проблема при разработке сверхзвуковых гражданских самолетов второго поколения. Один из важных аспектов ее решения — выработка международных норм по звуковому удару. Россия в кооперации с Европейским Союзом изучает данный вопрос в рамках проекта RUMBLE, цель которого — исследование пороговых значений и правил оценки

RUMBLE. В рамках первой программы летного эксперимента были проведены измерения уровня звукового удара от российского самолета Су-30 снаружи и внутри зданий и сооружений вблизи измерительного пункта; было проведено сравнение результатов численных оценок и вычислений громкости звукового удара, полученных в рамках эксперимента. Также были произведены оценки возможности создания прототипа летательного аппарата с низким уровнем звукового удара. Европейские коллеги представили предварительный отчет и оценки о приемлемом уровне воздействия звукового удара на человека.

По результатам встречи было

принято решение о проведении промежуточной встречи по проекту на Международном авиасалоне Ле Бурже 2019 в Париже с участием Консультативного Совета проекта. В его состав входят представители Еврокомиссии, Европейского агентства по безопасности полетов, генерального директора гражданской авиации Франции, Министерства промышленности и торговли РФ, а также ведущих промышленных партнеров и участников проекта, в том числе ЦАГИ, Dassault, Airbus, Safran, Rolls-Royce и др.

В рамках мероприятия стороны представят предварительные результаты по проекту широкой публике. «Совместная работа с европейскими партнерами по формированию требований и проведению второй летной кампании в России в июле 2019 года позволит нам существенно продвинуться на пути к достижению цели проекта», — отметил руководитель делегации, руководитель программы ФГУП «ЦАГИ» «СПС/СДС», технический руководи-

тель проекта RUMBLE, доктор технических наук Игорь Башкиров. Помимо ЦАГИ в проекте RUMBLE принимают участие 17 ответственных и зарубежных исследовательских организаций, промышленных предприятий и вузов, среди них DLR (Германия), Airbus SAS (Франция), Dassault Aviation (Франция), Sorbonne Université (Франция), ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова», ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова», ФГУП «ГосНИИГА», ФКП «ГНИПАС», Московский авиационный институт (МАИ) и другие структуры авиакосмической направленности.

RUMBLE (Regulation and norm for low sonic Boom Levels) — проект Рамочной программы Евросоюза «Горизонт 2020». В ходе исследования специалисты определяют нормативные стандарты приемлемого уровня шума и вибрации для населения и местности, над которыми производятся полеты воздушных судов.

Итоговый документ планируется представить на рассмотрение в Международную организацию гражданской авиации ИКАО. Работы по проекту начались в декабре 2018 года и продлятся три года.

Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») основан — страшно подумать! — сто лет назад, 1 декабря 1918 года. Сегодня ЦАГИ — крупнейший государственный научный центр авиационной и ракетно-космической отрасли Российской Федерации, где успешно решаются сложнейшие задачи фундаментального и прикладного характера в областях аэро- и гидродинамики, аэроакустики, динамики полета и прочности конструкций летательных аппаратов, а также промышленной аэродинамики.

Институт обладает уникальной экспериментальной базой, отвечающей самым высоким международным требованиям. ЦАГИ осуществляет государственную экспертизу всех летательных аппаратов, разрабатываемых в российских КБ, и дает окончательное заключение о возможности и безопасности первого полета. ЦАГИ принимает участие в формировании государственных программ развития авиационной техники, а также в создании норм летной годности и регламентирующих государственных документов.



ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

«Технодинамика» нарушила монополию США на производство озоновых конвертеров для ВС

Совместно с корпорацией «Росхимзащита» холдинг изготовил первый образец озонового конвертера для пассажирских самолетов. Данная работа выполнялась при поддержке Минпромторга РФ в рамках ФЦП развития гражданской авиационной техники. В декабре 2018 года был получен первый полностью российский экспериментальный образец озонового конвертера. Изделие применяется в системах кондиционирования воздуха для защиты пассажиров и оборудования самолетов от негативного воздействия озона. Конвертер позволяет снизить его концентрацию в поступающем воздухе до допустимой величины путем каталитического разложения озона на кислород.

Специалисты ФГУП «ЦАГИ» спроектировали крупномасштабную модель транспортника Ил-276

На ней будут отработываться различные варианты взлетно-посадочной механизации крыла, а также органы управления. Особенностью конструкции крупномасштабной модели перспективного военного транспортного самолета Ил-276 является возможность проводить эксперименты в трех разных конфигурациях. Первый вариант — полностью собранная модель со всеми элементами (фюзеляж, механизированное крыло с двигателями, хвостовое оперение). Вторая конфигурация — с изолированным фюзеляжем, без крыла и хвостового оперения. Третья версия — полная компоновка с двумя видами хвостового оперения, для которых предусмотрен универсальный узел крепления.

СибГУ им. Решетнева и «КрасАвиа» подписали соглашение о партнерстве в подготовке кадров

СибГУ им. М.Ф. Решетнева и АО «КрасАвиа» подписали соглашение о сотрудничестве с целью объединения усилий по подготовке кадров для работы на авиапредприятиях Енисейской Сибири и Сибирского федерального округа. Договор между авиакомпанией и вузом должен вывести подготовку кадров для сибирской авиации на новый уровень. В планах на будущее — создание в Красноярске современного комплекса по обслуживанию самолетов региональной авиации, создание первого за Уралом учебного комплекса для подготовки и переподготовки кадров для региональной авиации, а также модернизацию концепции развития транспортного комплекса Красноярского края.

В ВИАМ прошла крупнейшая в России конференция по аддитивным технологиям

22 марта во Всероссийском НИИ авиационных материалов прошла V Международная конференция «Аддитивные технологии: настоящее и будущее». Пятый год подряд ВИАМ становится главной площадкой в России, где рассматриваются важнейшие вопросы в области аддитивных технологий. Ведущие ученые отраслевых институтов, специалисты отечественных и зарубежных предприятий обсудили пути развития аддитивной отрасли. В работе форума приняли участие более 500 специалистов из 200 организаций. В этом году гостями конференции стали представители Китайской Народной Республики, Франции, Израиля, Германии, Беларуси и других стран.

На расширенном НТС в ПАО «Кузнецов» обсудили перспективные работы и сотрудничество с вузами

В настоящее время на предприятии осуществляется шесть научно-исследовательских работ с Самарским университетом им. С.П. Королева. Примером успешного сотрудничества ПАО «Кузнецов» с вузами стал проект создания новых электростартеров для промышленных газотурбинных двигателей НК-36СТ и НК-14СТ, реализованный с НПО «Шторм» и Самарским государственным техническим университетом. Совместная деятельность охватывает не только технические вопросы: во взаимодействии с Самарским государственным экономическим университетом разрабатывается комплекс логистических решений для оптимизации промышленных связей предприятия.

В аэропорту Толмачёво открылась выставка, посвященная 150-летию академика Чаплыгина

В ее экспозицию вошли сведения о работе и жизни Сергея Алексеевича Чаплыгина, а также модели военно-транспортного самолета Ли-2, истребителя 4-го поколения Су-27 и легкого многоцелевого цельнокорпусного самолета ТВС-2ДТС. Модели проходили испытания в аэродинамической трубе Т-203 Сибирского научно-исследовательского института авиации, которая создана ученым и эксплуатируется с 1944 года. Цель выставки, развернутой при участии СибНИА им. С.А. Чаплыгина, напомнить горожанам и гостям города о масштабе личности выдающегося ученого и гражданина, рассказать о событиях из истории Новосибирска, связанных с развитием отечественной авиации.

Коллектив ЦАГИ издал книгу, посвященную исследованиям гиперзвуковых ЛА нового типа

Путь через десятилетия, огромный вклад в теоретические и экспериментальные исследования летательных аппаратов нового типа и создание экспериментальной базы с разработкой методов проведения эксперимента — все это и не только вошло в новую книгу ЦАГИ. Материалы для издания подготовили ведущие ученые и специалисты института. Помимо научной составляющей, в книге Вольфа Борового, Юрия Нестерова и Татьяны Притуло «Исследования аэротермодинамики гиперзвуковых летательных аппаратов и объектов ракетно-космической техники в ЦАГИ (История и люди). 1958-2018» приведены биографии руководителей, кадровых сотрудников и молодых ученых.

«Росэлектроника» запустит профориентационную программу для школьников инженерных классов

Программа является частью действующей в холдинге образовательной экосистемы, предусматривающей работу с молодыми специалистами на всех этапах — школа, вуз, предприятие. Первый визит состоялся на НПП «Торий», которое посетили учащиеся выпускных классов московской школы № 1539. Будущим молодым специалистам были продемонстрированы решения предприятия в области цифровизации производства с использованием AR и VR-технологий. В рамках программы по профориентации учащиеся смогут посещать ведущие предприятия холдинга, знакомиться с производством и общаться с руководством, инженерами и конструкторами.

ИЗ ПОТОКА НОВОСТЕЙ

В Москве будет представлен международный опыт использования коммерческих БА-систем

VI Международная конференция «Беспилотная авиация - 2019» пройдет в Москве 18-19 апреля. В качестве одного из спикеров на конференции выступит Кота Кандори — директор Terra Drone Corporation (Япония), который поделится опытом эксплуатации коммерческих беспилотных авиационных систем в разных регионах мира. Компания Terra Drone работает более чем в 20 странах и занимается картографированием с помощью БАС, а также разрабатывает новые технологии для дронов. Всего на конференции будет представлено более 80 докладов. Организатор форума — Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Россиянину в США предложили \$200 миллионов на запуск производства конвертопланов TRIADA

Запуск производства конвертопланов нового поколения ADA Aergospace на территории штата Нью-Йорк обеспечит в ближайшие пять лет создание в США около тысячи новых рабочих мест. При этом ADA Aergospace не намерена уходить из России, где и без того перегружена заказами. Кроме того, у компании есть подразделения в Турции, Израиле, Болгарии и Германии, а также авиаконструкторская лаборатория в Казани и офис разработки программного обеспечения и алгоритмов в Новосибирске. Центральный офис расположен в Москве. Компания основана в 2015 году выпускником НГТУ и НГУ Александром Милевским. Флагманский продукт — конвертопланы TRIADA.

Беспилотную авиатехнику задействуют в поиске «черных лесорубов» в лесах Калужской области

Правонарушения в основном происходят на арендованных лесных участках. По данным заместителя губернатора региона Алексея Никитенко, незаконные рубки составляют до 70 процентов от всех нарушений, которые приносят ущерб лесам. За 2018 год было выявлено 42 факта, ущерб от действий «черных лесорубов» составил 18,9 млн рублей. Наибольшее количество незаконных рубок выявлено в фондах Жуковского, Медынского и Калужского лесничеств. Всего возбуждено 16 уголовных дел. Никитенко уточнил, что беспилотники состоят на балансе Агентства цифровых технологий. Сейчас они используются для контроля над землями сельскохозяйственного назначения.

В Томске пройдет конкурс эксплуатантов и разработчиков БАС «Авиароботех - 2019»

В период с 28 мая по 1 июня 2019 года на летном поле аэродрома «Головино» в Томском районе, состоится отраслевой конкурс профессионалов рынка по решению народно-хозяйственных задач с применением БАС «Авиароботех — 2019». В конкурсе примут участие разработчики, изготовители и эксплуатанты БАС, которые будут соревноваться в выполнении 5 различных задач, сформированных в интересах конкретных заказчиков, среди которых «Сбербанк», ООО «Газпром Трансгаз Томск», АО «Томская распределительная компания» и МЧС России. Организаторами конкурса «Авиароботех — 2019» являются Ассоциация «Аэронет» и Администрация Томской области.

БЛА с тепловизором поможет егерям ловить браконьеров в лесах Тюменской области

Беспилотный летательный аппарат, поступивший на вооружение Госохотуправления по Тюменской области, начали использовать при патрулировании лесов для выявления фактов незаконной охоты, заявил начальник областного Госохотуправления Василий Щепелин. «С его помощью уже удалось отследить группу браконьеров в Рафайловском заказнике в Исетском районе», — рассказал Щепелин. По его словам, беспилотник оснащен тепловизором, который позволяет отслеживать в инфракрасном спектре как людей, так и машины. Он также добавил, что на вооружении у тюменских охотинспекторов появилась и другая новая техника — снегоходы и квадроциклы.

Российские арктические дроны-конвертопланы компании ADA Aergospace заинтересовали военных

Уникальные отечественные конвертопланы TRIADA для работы в Арктике интересуют министерство обороны одного из государств, сообщили в компании-разработчике аппарата, не уточнив, какого именно. В компании рассказали, что дроны TRIADA снабжены устройствами оптического наблюдения с 50-кратным увеличением, имеют гиростабилизированную платформу с подвешенной камерой и сверхчувствительными датчиками. Такой пакет помогает обнаружить объект и определить, является ли он человеком или животным, с вероятностью 98,5 процента. БЛА способен развивать скорость до 200 км/ч, находиться в полете до 5 часов и преодолевать расстояние до 400 км.

Группа «Геоскан» в минувшем году изготовила и поставила на рынок около 500 БЛА 4-х типов

По информации генерального директора ООО «Геоскан» Алексея Семёнова, экспортные поставки составили порядка 15-20 процентов от общего выпуска БАС. В том числе, состоялись поставки партии в несколько десятков беспилотников «Пионер» в Индию, не менее 30 дронов поставлено во Вьетнам, шесть аппаратов «Геоскан 201» купили в Узбекистан, ведётся поставка аналогичных БЛА в Анголу. Практически каждый год компания поставляет комплексы с беспилотниками «Геоскан 101» и «Геоскан 201» в Мексику. Обсуждаются поставки в Италию и Аргентину. Сейчас ГК «Геоскан» проводит испытания управления роём беспилотников из единого пункта управления.

Беспилотный тестовый полёт пилотируемого аппарата Boeing Starliner снова отложен NASA

Согласно прошлогодним планам, компания Boeing по программе NASA в апреле 2019 года должна была провести тестовый беспилотный запуск пилотируемого аппарата Starliner CST-100 на Международную космическую станцию. Этот аппарат, как и конкурирующий Crew Dragon компании SpaceX, призван вернуть запуск астронавтов на МКС с американской земли, а не с российских космодромов. Тестовый полёт Crew Dragon без людей не так давно был успешно совершён. Тестовый запуск Starliner Boeing вновь оказался перенесённым на поздние сроки. Таким образом, дата отправки экипажа на МКС на аппарате Boeing сместилась с августа 2019 года на конец года.

Дронам обещано «гражданство»

Перспективы легализации коммерческих услуг для БАС обсудили участники круглого стола

В Ассоциации «Аэронет» прошел круглый стол по обсуждению проектов федеральных авиационных правил ФАП 249 и ФАП 128, определяющих базовые принципы и конкретные требования к лицам, оказывающим коммерческие услуги с применением БАС. В обсуждении приняли участие представители Росавиации, Госкорпорации по ОрВД и крупнейшие рыночные компании из различных городов России.



Ни для кого не секрет, что сегодня легальность использования БВС в коммерческих целях практически невозможно подтвердить. Воздушный кодекс Российской Федерации устанавливает обязательность сертификации лиц, выполняющих авиационные работы.

Однако получить сертификат эксплуатанта невозможно из-за отсутствия требований и процедур подтверждения соответствия.

Если на предыдущем этапе развития рынка органы власти и заказчики не обращали на эту проблему большого внимания, то сегодня ситуация изменилась. Все больше становится прецедентов, когда у эксплуатантов БАС требуют документы, подтверждающие соответствие хотя бы каким-то существующим в отрасли правилам.

В июне 2019 года в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2018 г. № 576-р планируется утверждение ФАП 249 и 128. Именно эти документы обсудили участники круглого стола, проведенного на площадке и под патронатом Ассоциации «Аэронет».

**ФАП-249: Ключевые развилки легализации**

Ключевой вопрос, который задали себе участники совещания, — это выбор исходного принципа: **регулирование или дерегулирование?** Так, существует подход, при котором предлагается полностью отменить требования к квалификации внешних пилотов и требования к летной годности БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее.

Во втором случае предлагается оставить разумные требования к квалификации и летной годности, сделав процедуры максимально понятными и безбарьерными.

Разгоревшаяся дискуссия быстро определила единую точку зрения участников рынка:

Отмена требований позволит уже завтра получить сертификат эксплуатанта, но это сможет сделать любая компания, созданная 2 дня назад, состоящая из лиц любого уровня подготовки на любых БВС из отслуживших свой ресурс БУ-шных компонентов.

Следовательно, отмена требований приведет к росту «сомнительных» компаний, демпингующих за счет экономии на ключевых для безопасности процессах — подготовке кадров и надежности техники.

В случае сохранения требований к квалификации и летной годности, экипаж должен будет иметь специальное подтверждение.

Как отметил представитель компании ZALA AERO Василий Кузнецов: **«Если такое подтверждение будет проходить при участии Ассоциации, и по предложенным механизмам, то это будет работоспособный нормативный акт».**



Аналогичные мнения высказали собравшиеся и в отношении предложений об исключении аэрофотосъемки (АФС) из сертифицируемых видов работ.

Не выдерживает критики точка зрения, что если эксплуатант соот-

ветствует требованиям ФАП 128, то имеет он на борту камеру или нет — на безопасность полета не влияет.

Полностью синхронно представители компаний-эксплуатантов отметили: снижать уровень требований к эксплуатанту для АФС оснований нет.

Сертификат эксплуатанта — единственный фильтр, дающий возможность проверить и подтвердить соответствие требованиям ФАП 128. Исключение АФС из реестра сертифицируемых выпустит в небо сотни слабо подготовленных компаний.

В то же время, по мнению **Юрия Чернышева**, ведущего специалиста ФГУП «ГосНИИ АС», используемый в ФАП термин **«воздушные съемки»** не отражает всего многообразия используемых полезных нагрузок и способов получения данных.

Предлагается заменить устаревший термин на более подходящий — **«дистанционное зондирование Земли (ДЗЗ) с введением в состав ДЗЗ еще одного вида работ — аэровизуальный полет».**



Что касается сроков действия сертификата, то Ассоциация предлагает не ограничивать его тремя годами, как в текущей версии НПА, а сделать сертификат бессрочным с необходимостью подтверждения соответствия не чаще одного раза в 3 года.

БВС и ПВС: смешать, но не взбалтывать

Когда разрабатывался ФАП 128 о беспилотной авиации еще даже не помышляли. Однако теперь встал принципиальный вопрос: требования, касающиеся регулирования беспилотных авиационных систем, размывать среди требований к пилотируемой авиации, или создавать для БАС отдельные главы.

Обсудив этот аспект участники совещания согласились, что, создавая требования к БАС, следует избегать каких-либо корректировок в требованиях к пилотируемой авиации.

Если существующее требование к пилотируемому воздушному судну (ПВС) не применимо для БАС, в такой норме добавляется указание на пилотируемое воздушное судно, а для БАС пишется новый пункт.

В главе 3 и главе 5 нормативного акта предложено сделать указания, на область действия глав только на пилотируемую авиацию, для БАС создать отдельные главы 3.1 и 5.1

В остальных главах вносятся изменения в формате ремарок и огорок для БАС.



Все предлагаемые Ассоциацией изменения в ФАП 249 и ФАП 128 будут направлены в установленном порядке в рамках публичного обсуждения и процедуры ОРВ проектов, размещенных на официальном портале <https://regulation.gov.ru/>

Из числа предлагаемых новаций можно отметить хранение документов на борту БВС в электронном виде, вместо бумажных копий в текущем проекте НПА, введение нового понятия **полет в пределах прямой визуальной видимости (ПВВ)**.

В документах ICAO существует термин VLOS (visuallineofsight), переведенное в русскоязычном варианте как правило визуального полета (ПВП). Но, строго говоря, в России правило визуального полетане применимо для БВС.

В отношении требования об обязательном прохождении технического обслуживания БАС в составе с БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее предлагается разрешить выполнение ТО силами самого экипажа БАС.

Результат дискуссии

Как отметил на заседании круглого стола заместитель генерального директора ЗАО «Авиакомпания «Лайт-Эйр» (базируется в аэропорту Уфы) **Олег Жандаров:**

«Мы внимательно изучили предложенные Ассоциацией «Аэронет» документы, они хорошо проработаны, по этим ФАПам можно летать...»

Круглый стол «БАС — на пути к легализации коммерческих услуг» является первым из шести запланированных для обсуждения на 2019 год самых актуальных вопросов и для обмена мнениями между экспертами авиационной области.

В качестве силовой установки было решено использовать турбореактивные двигатели АМ-3А или АМ-3М. Двигатели этого семейства широко использовались в ВВС на самолётах семейства Ту-16 и показали свою надежность. В дальнейшем их предполагалось заменить более экономичными двигателями ВД-7 (конструктор Владимир Добрынин), что дало бы увеличение дальности полета и улучшение экономических показателей.

В 1954 году начались работы по созданию бомбардировщика ЗМ. При проектировании самолета особое внимание уделялось обеспечению безопасности и удобства полета. Установка двигателей у фюзеляжа давала возможность продолжать полет при выходе из строя одного и даже двух из них без существенного ухудшения характеристик устойчивости и управляемости. Двигатели размещались в специальных отсеках, оборудованных противопожарными перегородками. Для самолета был спроектирован новый фюзеляж увеличенного диаметра, в котором скомпоновали кабину экипажа и два салона для пассажиров. В нижней части фюзеляжа должны были размещаться грузовые отсеки.

Пассажирские салоны имели надежную герметизацию, эффективную тепло- и звукоизоляцию. В них должно было поддерживаться давление и температура, обеспечивающие комфортные условия полета на больших высотах. Для гарантии безопасности пассажиров предусматривалось двойное остекление иллюминаторов, разбивка фюзеляжа по длине на ряд отдельных гермоотсеков, дублирование систем надува, индивидуальная аварийная подача кислорода каждому члену экипажа и т. д.

Самолёт был рассчитан на перевозку от 80 до 100 человек, а на перспективу была запланирована версия на 100-130 человек. При взлётной массе 158-162 тонны полезная нагрузка составляла от 16 до 24 тонн.

12 августа 1955 года было издано Постановление Совета Министров СССР, а 29 августа того же года приказ МАП. Согласно этим документам ОКБ-23 должно было спроектировать и построить на базе бомбардировщика М4 пассажирский самолёт М-4П с четырьмя двигателями ВД-7. Технические данные, записанные в Постановлении, существенно отличались от заявленных в предварительном проекте. Так, например, масса полезной нагрузки увеличилась на 6 тонн, а количество пассажиров со 100-130 до 179-180 человек. Это повлекло за собой изменение тактико-технических требований к самолёту.

Кроме того, потребовалось изменить схему шасси для устранения эксплуатационных недостатков велосипедной схемы. Для такой схемы требовалась большая толщина бетонного покрытия, а главное большая ширина ВПП и РД (колея подкрыльных опор М-4 была равна размаху крыла). Аэродромов с большой шириной ВПП и усиленным покрытием имелось в то время очень мало. Заметим, что, когда Ту-104 начал использоваться на маршруте Москва-Владивосток, ему долгое время приходилось использовать военный аэродром.

Окончание. Начало на с. 2

Пепелац не ко двору

Из тех самолётов, что разработаны в СССР, далеко не всеобрели свои крылья и имена

В связи с увеличением требований к самолёту проект нуждался в переработке. В соответствии с новыми требованиями специалистами ОКБ были проработаны новая компоновка пассажирского салона и схема шасси, показавшие, что несмотря на значительные технические трудности, получение данных, заданных Постановлением, в основном, может быть обеспечено.



Однако продолжения работ по самолёту не последовало. Министрство авиационной промышленности, как это уже бывало по отношению к ОКБ-23 не раз, сделало ставку на другие КБ и на другие самолёты. В ОКБ-156 полным ходом шли работы по самолёту Ту-114, в ОКБ-153 — по самолёту Ан-10 и Ан-12 и ММЗ «Стрела» — по Ил-18. В связи с этим 30 ноября 1955 года Совет Министров своим Постановлением за № 1966-1055 в целях ускорения работ по созданию других пассажирских самолётов, приспособленных для выполнения транспортных и десантных операций, обязал ОКБ-23 прекратить работы по созданию самолёта М-4П. Основная причина состояла в том, что полным ходом шли работы по проекту Ту-114, который соответствовал практически всем заявленным требованиям.

Именно Ту-114 стал первым отечественным дальнемагистральным самолётом. До 1969 года он был и самым крупным в мире пассажирским воздушным судном. В названном году эту пальму первенства забрал Boeing 747, в истории которого не поставлена точка и по сей день.

Но возможность заткнуть за пояс знаменитый «Джамбо-Джет» у советских авиастроителей была. Дело оставалось за тем, чтобы реализовать проект пассажирской версии Ан-22. Фюзеляж предполагалось удлинить на 15 метров, чтобы разместить в нём двухпалубный салон на 724 пассажира с кинозалом, баром, комнатой матери и ребёнка и спальными купе. Этот вариант так и остался на бумаге. Главной причиной были сильные вибрации, делавшие перелёт пассажиров некомфортным.

Эта проблема могла быть решена, но потребовала бы длительных работ. Военное ведомство своё внимание акцентировало уже большей частью на самолёте Ил-76, который в военно-транспортной авиации стал самым массовым. Ил-76 в 1976 году получил гражданский сертификат, в то время как Ан-22 его никогда не имел.

Между тем конструкторское бюро О.К. Антонова могло стать лидером в деле создания широкофюзеляжных дальнемагистральных воздушных судов. Ещё в 1983 году появился проект такого самолёта, который должен был получить название Ан-418. Он представлял собой пассажирскую версию «Руслана» (Ан-124). Работа по его созданию состояла в изменении конструкции фюзеляжа «Руслана»: грузовые люки

убирались, появлялись входные двери, аварийные выходы, иллюминаторы, которых у грузового самолёта не было; кроме того, появлялся пол, разделяющий фюзеляж внутри на две палубы, и, разумеется, система кондиционирования и вентиляции, способная поддерживать комфортную для пассажиров «высоту в кабине»: у грузовика давление в салоне вдвое ниже, чем у пассажирского самолёта, а тот уровень, что приемлем для человека, поддерживается лишь в кабине пилотов.

Самое главное изменение касалось аэродинамической схемы: высокоплан превращался в низкоплан. Поэтому у Ан-418 должны были быть другие стойки шасси. Ан-418 в одноклассной компоновке мог бы вмещать более 800 пассажиров, а в двухклассной — 690. Максимальная дальность полета составляла 10000 километров. В менее плотной компоновке с большим бизнес-классом и 500-550 креслами самолет мог бы летать на 12-13 тысяч километров. Одним словом, А380 мог иметь конкурента ещё до своего рождения.

В 1985 году было принято решение приоритетным проектом сделать Ил-96, наряду с этим партия поручила ОКБ Антонова разработку Ан-225 «Мрия», и работы над Ан-418 были временно приостановлены. Однако в 1987 году их снова возобновили. В 1990 году было построено два фюзеляжа Ан-124 без грузовых люков — именно они должны были стать первыми испытательными летными образцами пассажирской версии.

В 1991 году проект потерял актуальность, самолёты были построены как грузовые и переданы заказчиком, а в 1993 году проект Ан-418 был окончательно свернут, оставшись только в виде моделей самолётов: независимая Украина в девяностые (как и сегодня) была не в состоянии потянуть такой проект. Но позже его оказалась в состоянии потянуть Европа: часть инженеров ОКБ имени О.К. Антонова нашла работу в корпорации Airbus, что, возможно, ока-

зало влияние на ход работ по А380.

Ан-418 — не единственный советский двухпалубный самолет. Таковым мог стать и Ил-86! Одна из первоначальных идей заключалась в том, чтобы еще один пассажирский салон разместить в нижней части фюзеляжа, которая в окончательном варианте стала использоваться для размещения багажа. В начале 1990-х появился и проект Ил-96-550. Самолет должен был иметь фюзеляж в форме «восьмерки»: внизу широкая часть, как у освоенного в производстве Ил-96, наверху — узкая, как у Ту-154. Но в 90-е годы такой самолет был никому не нужен, и разработки по этому проекту были свернуты. Дело ограничилось двигателем НК-93, который дожил до летных испытаний в 2007 году, но затем финансирование проекта было прекращено.

И этот «пепелац» не стал крайним. Очередным стал проект КР-860 «Крылья России», работа по которому велась в ОКБ имени П.О. Сухого. Создаваемый самолёт был рассчитан на перевозку 860 пассажиров в трёхклассной компоновке. Дальность полёта составляла от 12 до 15000 километров. Самолёт должен был иметь крыло со складывающимися консолями. Размах крыла при сложенных консолях составлял 64 метра, с расправленными — 88 метров. В качестве силовой установки планировалось использовать четыре ТРДД СР6-80Е1 фирмы GeneralElectric либо четыре «спарки» ПС-90 или НК-93. Проект предусматривал и постройку грузопассажирской версии, при которой была бы возможность снижения цен на авиабилеты.

Названные проекты являются убедительным доказательством того, что Россия имеет все шансы сохранить как великая авиационная держава. Для реализации названных проектов едва ли нужно что-то новое. Нужны современные технологии и материалы, нужна современная организация серийного производства, обеспечивающая на высоком уровне выпуск серии, потребной для внутреннего и внешнего рынка. Всё перечисленное в России есть. Дело за тем, чтобы все достижения собрать в нужное время в одном месте.

Вы скажете о необходимости переработки проектов под современные требования? В возможности такой переработки тоже нет оснований сомневаться. Долгожданный МС-21 — результат переработки проекта, который появился более 20 лет назад и имелся Як-242.

Задача, конечно, непростая для решения. Но едва ли проще построить российско-китайский ШФДМС. Сегодня мало кто представляет, как он выглядит. Что уж говорить о том, как он будет летать. Не лучше ли готовые наработки довести до ума?

Мы уже не раз убеждались, что новое — это хорошо и правильно модернизированное старое.

Пётр КРАПОШИН

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Холдинг «Вертолеты России» провел конференцию по созданию перспективной винтокрылой техники

На Московском вертолетном заводе им. М.Л. Миля прошла научно-практическая конференция, посвященная разработке перспективной вертолетной техники с учетом опыта современных вооруженных конфликтов. В ее работе приняли участие представители Комитета Государственной Думы РФ по обороне, ВПК России, Минобороны, научных и производственных организаций ОПК. Основной темой для обсуждения стал опыт применения вертолетов в локальных военных конфликтах, а также влияние современной концепции аэромобильности войск на научные исследования и разработку перспективных летательных аппаратов вертикального взлета и посадки.

Крыло поможет компании MD Helicopters превратить обычный вертолет в скоростной

Американская MD Helicopters занялась разработкой скоростного разведывательного вертолета, который планируется предложить на тендер Армии США. Как пишет Flightglobal, в основу нового скоростного вертолета планируется положить обычный MD902 со струйной системой компенсации реактивного момента несущего винта, конструкция которого будет дополнена крылом. Разработчики полагают, что добавление крыла вкупе с некоторыми другими доработками позволит вертолету выполнять полеты на скорости более 200 узлов. Новая разработка MD Helicopters получила название MD969 Combat Explorer. Первый прототип планируется испытать до конца текущего года.

ОДК-Климов представило на салоне «Архимед» учебный курс по вертолетному двигателю ВК-2500

Автоматизированный учебный курс (АУК) по вертолетному турбовальновому двигателю ВК-2500 представили специалисты Санкт-Петербургского АО «ОДК-Климов» на 22-м Московском международном Салоне изобретений и инновационных технологий «Архимед». Двигатели ВК-2500, предназначенные для большинства вертолетов «Ми» и «Ка», обеспечивают надежность и безопасность эксплуатации вертолетов во всех климатических зонах. ВК-2500, являющийся дальнейшим развитием ТВ3-117, обладает повышенной мощностью, оснащен цифровой системой управления и может эксплуатироваться на больших высотах, чем его предшественник.

Вертолеты Московского авиационного центра начали мониторинг ЧС и паводковой обстановки

Как сообщил командир летного отряда МАЦ Вячеслав Ивлиев, в связи с данными работами с летным составом были проведены дополнительные занятия: «В мониторинге запланировано использовать в основном вертолеты Ка-32А. Но при необходимости мы готовы задействовать все имеющиеся у нас типы воздушных судов». В департаменте отметили, что ежедневные полеты позволяют своевременно выявить зоны риска, связанные с весенним половодьем, и оперативно среагировать на возможные ЧС. Полеты будут продолжаться до завершения прохождения в Москве паводка. Мониторинг и разведка с воздуха будет проводиться дежурными экипажами ежедневно.

Новый американский вертолет Sikorsky-Boeing SB-1 совершил первый испытательный полет

Вертолет, созданный в кооперации двух мировых производителей, Sikorsky-Boeing SB-1 DEFIANT, который должен почти в два раза превзойти по скорости существующие аналоги, совершил первый испытательный полет, говорится в совместном сообщении компаний Boeing и Sikorsky. DEFIANT оснащен двумя соосными винтами, а его ключевой особенностью является конструкция хвоста. Он заканчивается третьим мощным винтом, направленным назад и расположенным на горизонтальных стабилизаторах двухкилевого вертикального оперения. Новая разработка призвана удовлетворить запрос властей США на существенное увеличение скорости и дальности полета вертолетов, сказано в релизе.



«Вертолеты России» создают в Тяньцзине центр ремонта и техобслуживания российских машин

Об этом на авиасалоне LIMA-2019 рассказал заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Игорь Чечиков. «Проект генерального контракта на организацию центра согласован и ожидается информация от китайской стороны по сроку и месту его подписания. Центр будет создаваться в городе Тяньцзинь», — сказал Чечиков. Срок создания центра с момента вступления в силу подписанного генерального контракта составит до 24 месяцев. Игорь Чечиков также сообщил, что новый центр по ремонту российских вертолетов типа Ми-17В-5 начнет работу в Индии в городе Чандигарх до конца 2019 года. В настоящее время производятся пуско-наладочные работы.

Санитарная авиация Свердловской области получит три новых вертолета до конца года

Три легких многоцелевых вертолета Bell, выпущенных на Уральском заводе гражданской авиации, поступят в распоряжение санавиации до конца 2019 года, сообщили в Минздраве региона. «В 2018 году санитарные задания выполнялись двумя вертолетами Ми-2, которые могут летать только в дневное время и при благоприятных погодных условиях. Благодаря новым машинам мы сможем летать даже в плохую погоду и вдвое быстрее», — рассказал сотрудник Минздрава. Таким образом, всего в распоряжении санитарной авиации будет находиться пять вертолетов. В 2019 году на развитие санавиации из федерального бюджета выделено 112,7 млн рублей, из областного — 27,6 млн рублей.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

IATA обретает новый статус во Всемирном Фонде безопасности полетов

Всемирный Фонд безопасности полетов (FSF) сообщил об обновленном соглашении с Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) о повышении безопасности полетов в мире.

Таким образом, IATA, представляющая более 290 авиакомпаний по всему миру, став членом FSF, «присоединилась к элитной группе благотворителей Всемирного Фонда безопасности полетов, которые помогают формировать его стратегию в качестве партнеров в реализации его благородной миссии». Новый статус IATA также позволит двум организациям более тесно согласовывать свои цели и стратегии в области безопасности полетов, выявлять пробелы в текущих исследованиях и мерах по смягчению последствий, а также выявлять синергизм действий. В ближайшее время FSF и IATA будут разрабатывать комплекс совместных мероприятий и стратегий для продвижения новых подходов к безопасности полетов по всему миру.

Разбившийся с Наталией Филевой бизнес-джет Epic LT принадлежал S7 Group

Самолет, при крушении которого погибла совладелица S7 Group, принадлежал авиакомпании «Глобус», входящей в эту группу. 30 марта он вылетел из Домодедово в Канны, а из Франции направлялся в Германию.

Epic LT — одномоторный бизнес-джет разработан американской компанией Epic Aircraft в 2004 году. В 2012 году контроль над компанией получила одна из структур S7 Group под названием Engineering LLC. В августе 2018 года S7 представила губернатору Московской области Андрею Воробьеву проект по производству бизнес-джета Victory, разработанного этой же компанией Epic Aircraft с использованием композитов. Тогда сообщалось, что завод будет построен в течение двух-трех лет в деревне Торбеево Ступинского района, где S7 уже строит аэродром. Пресс-служба Воробьева оценивала инвестиции в 13 млрд рублей. Планировалось, что завод будет выпускать 25–30 машин в год.

Власти США одобрили обновление программного обеспечения Boeing 737 MAX

Федеральное авиационное управление (FAA) США в предварительном порядке одобрило разработанное специалистами корпорации Boeing обновление к программному обеспечению самолетов модели 737 MAX.

По данным The Wall Street Journal, изменения внесены в систему предотвращения заваливания на одно из крыльев. Обновленная система в случае такого маневра не подавляет остальное оборудование и не реагирует на ложные показания одного или двух датчиков. Модификация позволяет автоматическим опустить носовую часть ВС только один раз и на 10 секунд в том случае, если Boeing 737 MAX угрожает крен на одну сторону или резкая потеря высоты. Кроме того, FAA также одобрило изменения в программу подготовки летчиков самолетов данной серии. Корпорации предстоит проверить обновление ПО и иные изменения в ходе испытаний в лабораторных условиях на земле, а затем в воздухе.

Эксперты обвиняют чиновников

в саботаже в пользу иностранных компаний
Российские авиаперевозчики скоро могут стать «невыезжими». Им запретят полеты в Европу и США. На сей раз не из-за санкций, а совершенно законных оснований: за несоблюдение норм ICAO.

В июне комиссия Международной организации гражданской авиации ICAO должна проверить в нашей стране государственную программу безопасности полетов гражданской авиации. Но в России такой программы фактически нет! И это непременно вскрыется при проверке. Затем любая из стран-членов ICAO будет вправе отказать российским авиаперевозчикам в использовании своего воздушного пространства. Эту проблему в обращении к министру транспорта Евгению Дитриху недавно подняли члены Экспертного совета в области ГА России. У нас до сих пор в цифровом выражении даже не определено такое основополагающее для гражданской авиации понятие, как «приемлемый уровень безопасности полетов».

Перед посадкой в АП Эгельсбах пилот взял управление машиной на себя

Как сообщили в Германской службе безопасности полетов (DFS), в момент катастрофы пилот сажал ВС не по указаниям системы радиолокационного управления, а по правилам «визуального полета».

То есть за несколько минут до аварии пилот взял управление на себя, осуществлял его в ручном режиме. Это обычная процедура, подчеркнул сотрудник службы. Спустя пять минут после сообщения о намерении посадить самолет, произошла катастрофа. Самолет полностью сгорел, что осложняет идентификацию жертв. По данным Bloomberg, аэропорт Эгельсбах, куда направлялся Epic-LT, принадлежит Уоррену Баффету. Эту воздушную гавань часто используют пассажиры, которым нужна конфиденциальность, — знаменитости и бизнесмены. Эгельсбах известен как самый опасный аэропорт в мире. С 2003 по 2012 год там разбилось 5 самолетов и погибли 10 человек. Причина — очень короткая ВПП и частый туман.

Кастеты и кораллы лидируют в топе предметов, изъятых у пассажиров «Курумоча»

По информации самарской таможни, у туристов, прилетевших в Самару из Турции, Таиланда и Чехии, в ходе досмотра чаще встречаются кастеты и дубинки. А у граждан, прибывающих из Таджикистана и Узбекистана, — ножи.

В ответ на вопрос силовиков, с какой целью в Россию провозятся запрещенные предметы, туристы обычно говорят, что везут подарок для ребенка, что не считают ножи холодным оружием и приобретали их в качестве сувениров. А привезенные кастеты называют «бонусом от продавца джинсов». По данным надзорного органа, в этом году по сравнению с первым кварталом минувшего года объем незаконно ввозимых предметов увеличился в четыре раза, а холодного оружия — в два раза. К сожалению, ответственность за такую контрабанду не предусмотрена. И где гарантия, что незаконно ввозимое в страну холодное оружие не будет пущено в ход прямо в воздухе?

Становятся известны все новые обстоятельства катастрофы бомбардировщика Ту-22МЗ в Мурманской области. Официальная переписка ВКС России, как оказалось, противоречит не менее официальным заявлениям Минобороны Российской Федерации. Но что еще более важно, трагедию могло спровоцировать ошибочное и незаконное вмешательство со стороны.



Страсти по Backfire

Катастрофу Ту-22МЗ могло спровоцировать вмешательство по «смоленскому сценарию»

К сожалению, эта новая информация, которой некоторые должностные лица попытались придать строго конфиденциальный статус с соответствующим грифом, позволяет говорить о серьезном системном просчете в организации летной подготовки. Более того, эти вновь открывшиеся обстоятельства катастрофы Ту-22МЗ*, разбившегося на базе дальней авиации «Олень» в Мурманской области, увы, с плохой стороны показывают и информационную работу Министерства обороны России.

В официальном заявлении военного ведомства, выпущенном сразу после трагедии, было сказано однозначно: «Бомбардировщик Ту-22МЗ, разбившийся в результате жесткой посадки в Мурманской области... выполнял полет без боекомплекта».

А уже на следующий же день в Сети появилось фото доклада, где говорилось прямо противоположное: бомбардировщик выполнял учебно-тренировочный полет «с наличием на борту опасных грузов и боеприпасов», а именно ракеты Х-22Н (под левым полукрылом) без заправки, а также 750 снарядов для авиапушки.

«Свидетели на аэродроме Оленегорска утверждают, что боекомплект пушки сдетонировал после пожара, возникшего в результате катастрофы», — сообщает источник телеграм-канала «Взгляд человека в лампасах» (как утверждается, близкого к высокопоставленным действующим и отставным военным).

Продолжим цитировать телеграм-канал с докладом о произошедшем: «Командир корабля... допустил приземление с повышенной перегрузкой в районе торца (взлетно-посадочной полосы). Далее самолет повторно отделился от ВПП, стал разрушаться с отделением кабины экипажа от фюзеляжа и воспламенился. Команды РП (руководителя полетов) на покидание самолета экипаж не выполнил. Самолет упал в 500 метрах от начала ВПП. Сгорел. Кабина экипажа пролетела дальше», — говорится в документе.

Иначе говоря, сообщение пресс-службы Минобороны опровергается официальной внутренней перепиской ВКС России, ведущейся в рамках расследования катастрофы.

Возникает вопрос: почему в первоначальном сообщении Минобороны говорилось о том, что бомбардировщик выполнял полет без боекомплекта? Эксперты выдвигают два предположения. Либо выражение «выполнял полет без боекомплекта» — это стандартный шаблон, который по умолчанию вставляется в такие сообщения, и в реальные обстоятельства полета Ту-22МЗ составители просто не захотели вникать. Либо речь идет о намеренном введении в

заблуждение общественности, «чтобы, что называется, не нагнетать», — допускает источник телеграм-канала «Взгляд человека в лампасах».

В скобках заметим, что ракета под крылом взрывобезопасна, она не могла вызвать взрыв при ударе самолета о землю. Однако само ее наличие существенно влияет на пилотируемые полеты и осложняет выполнение посадки. А это, в свою очередь, могло стать одной из предпосылок трагедии. Иначе говоря, наличие боекомплекта на самолете — не просто деталь, обнажающая ложь должностных лиц, а важный факт для установления причин катастрофы.

Позднее стали известны имена погибших летчиков. Это командир экипажа майор Алексей Гурьев, помощник командира корабля майор Константин Мазунин, штурман-оператор капитан Виктор Грейф. Как и сообщалось ранее, единственный выживший член экипажа — штурман-инструктор подполковник Максим Рылков.

Обнаружилось и еще одно обстоятельство, которое может иметь большое значение для расследования причин катастрофы. Источник телеграм-канала «Взгляд человека в лампасах» утверждает: во время посадки двух Ту-22МЗ, один из которых разбился, на командно-диспетчерском пункте (КДП) находился командир 40-го смешанного авиаполка (Оленегорск).

«Первый борт успешно приземлился. Однако погода резко ухудшилась — и второму борту руководитель полетов (РП) дал команду уходить на запасной аэродром. И тут за его спиной вмешался полковой командир: дал настоятельный совет «сажать». РП послушался и выдал разрешение на посадку. Машина разбилась», — утверждает источник.

К чести пресс-службы Минобороны, некоторая часть ее сообщений все-таки подтверждается. Так, по многочисленным и независимым свидетельствам, несмотря на простые метеосведения во время полета, при приземлении Ту-22МЗ действительно попал во внезапный снежный заряд. В таких условиях руководитель полетов обязан был отправить машину на второй круг (снежные заряды кратковременны) — что он и хотел сделать, как и сказано выше. Но ему помешали.

К сожалению, из-за недоста-

точной информации в открытом доступе ее основным источником становятся социальные сети. Другой телеграм-канал, «Крылья войны», цитирует свой источник в Вооруженных силах: «РП отправлял на запасной (аэродром — прим. ред.), но кудрявый сам подал команду на посадку. Дословно, как мне сказали, его слова: «Зачем — на запасной? Всё нормально, справится». Примечание: «кудрявый» — комполка». Аналогичную версию приводит и источник газеты «Комсомольская правда». Иначе говоря, несмотря на то, что официально подтверждение отсутствует, сразу несколько перекрестных и независимых друг от друга источников дают основание доверять этой информации.

Зачем командир полка настаивал на посадке? Такова общая практика — летчики крайне неохотно уходят на запасной аэродром из-за множества бытовых и технических проблем, которые несет потом возвращение домой.

Заслуженный военный летчик России генерал-майор Владимир Попов в комментарии газете «ВЗГЛЯД» допустил, что могло иметь место давление на руководителя полетов со стороны старшего по званию:

«Не исключен такой сценарий. У нас бывает так, что командованием принимаются волюнтаристские решения в приказном порядке. В отличие от гражданских диспетчеров, мы, люди в погонах,

От редакции: Классический пример вмешательства в процесс управления ВС экипажем — трагедия с самолетом президента Польши Леха Качиньского.

Напомним, 10 апреля 2010 года Ту-154М Воздушных сил Польши выполнял рейс PLF101 по маршруту Варшава — Смоленск, но при заходе на посадку на аэродром Смоленск-Северный в условиях сильного тумана лайнер столкнулся с деревьями, рухнул на землю и полностью разрушился. Погибли все находившиеся на его борту 96 человек — 88 пассажиров и 8 членов экипажа, в их числе президент Польши Лех Качиньский с супругой, а также известные польские политики, почти всё высшее военное командование, общественные и религиозные деятели. Все они направлялись в Россию с официальным визитом на траурные мероприятия по случаю 70-й годовщины Катынской трагедии.

Совместная комиссия по расследованию катастрофы, сформированная из представителей Межгосударственного авиационного комитета и польских экспертов, по расшифровке записей речевого самописца установила однозначно: не смотря на настоятельные рекомендации российских диспетчеров уходить на запасной аэродром, приказ садиться и «показать класс» дал пилотам командующий ВВС Польши генерал Анджей Бласик, находившийся в кабине экипажа. От себя добавим — изрядно «подшофе», как установила потом экспертиза. Не от того ли такая отвага и бравада с таким чудовищным концом?!

Это именно тот случай, когда подчинение преступному приказу, ошибочно трактуемое нижними чинами как воинская субординация, приводит к беде. И чаще всего — неоправданно...



* Ту-22М («изделие 45») по кодификации НАТО — Backfire

«Носом — к забору»



Ну, типа отстойник!

Мексиканская авиакомпания Interjet не нашла для российского лайнера лучшего применения

Отзыв из эксплуатации и прекращение поставок лайнеров Boeing 737 MAX стали главной темой мировой авиации и, судя по всему, будут оставаться таковой пока не решится их судьба. Слишком велик вес Boeing на рынке и значение его продукции для потребителей. Но достаточно неприятная, хоть и несопоставимая по масштабам, история происходит и с самолётами другого, пусть куда менее значимого, производителя.

Как стало известно коллегам в Вашингтоне, мексиканская компания Interjet поставила на прикол более двух третей своих «Суперджетов-100» и нацелилась на их возвращение гражданскому подразделению «Сухого». Речь идёт о 15 из 22 машин, полученных с июня 2013 по июль 2016 года через совместное предприятие SuperJet International в Италии, созданное специально для маркетинга и продаж «Суперджетов» западным перевозчикам. По изначальному соглашению об опционе, Interjet подписался оприходовать всего 30 машин, но фактически заморозил получение последних восьми.

Источники в авиакомпании сообщили, что принятые самолёты начали последовательно снимать с регулярных рейсов и консервировать в апреле прошлого года: «К июлю их было пять, во втором полугодии прибавилось восемь. С начала 2019-го Interjet поставил носом к забору ещё два».

По словам знакомых с ситуацией изнутри, Interjet намерена вернуть всю партию «Суперджетов» российскому авиапроизводителю и вступил в вязкие переговоры на эту тему с «Сухим» и его итальянским партнёром. Последние, понятное дело, хотят, чтобы тот продолжал их эксплуатировать — ведь других заказчиков на них ни в Северной, ни в Южной Америке нет. (Разве что их можно предложить Венесуэле — в 2014 году она на полном серьёзе обхаживала Минпромторг России в качестве «перспективного покупателя SSJ 100 по схеме, успешно обкатанной в Мексике»).

Параллельно нарастают трения между мексиканской авиакомпанией и франко-русским совместным предприятием PowerJet, поставляющим двигатели SaM146 для «Суперджетов», по поводу условий, сроков и оплаты их гарантийного ремонта. «Дело доходит до обмена угрозами, но решения пока не видно», — признал анонимный собеседник в менеджменте перевозчика.

После национального флага

Аеромэйко и низкобюджетной Volaris, Interjet является третьим по пассажирообороту воздушным перевозчиком в Мексике. На неоднократные запросы коллег прокомментировать сложившуюся ситуацию официальные лица в авиакомпании и в PowerJet не откликнулись. Равным образом промолчали в штаб-квартире SuperJet International в Венеции.

Представительница гражданского подразделения «Сухого» ответила классической дежурной фразой: «Мы продолжаем активно сотрудничать». А дальше дословно повторила своего шефа Александра Рубцова, произнесшего в интервью двухмесячной давности: «Мы готовы предложить (Interjet'у) различные варианты оптимизации флота и повышения его эффективности, и они их изучают».

Говоря о сотрудничестве, вспоминается как бывший директор авиакомпании Хосе Луис Гарза в своё время назвал заказ южнороссийских «Суперджетов» «сладкой сделкой», поскольку текущие капитальные расходы на их десяток равнялись залоговому платежу за один Airbus A320. Сегодня в её флоте подавляющую часть составляют как раз машины семейства A320 в количестве 61 самолёт.

Что же до «Суперджетов», то череда технических неурядиц, задержки в поставках запчастей и трудности с обслуживанием материальной части, в особенности двигателей, на протяжении ряда лет вынудили авиакомпанию принять решение о сокращении их эксплуатации. Кульминацией стала востребованная перевозчиком компенсация почти в 40 миллионов долларов в порядке возмещения за возросшие против контракта издержки на техническое обслуживание и ремонт во второй половине 2018 года.

С начала отправки самолётов на долговую стоянку совокупная производная способность оставшихся ВС за год сократилась на 46 процентов. Сегодня они используются на маршрутах между примерно

двадцатью городами, большей частью внутри Мексики.

После утечек в прессу о планах компании расстаться с «Суперджетами» и переговорах на этот счёт с «Сухим», в сентябре прошлого года Interjet объявила о намерении вывести из флота несколько из них (и тогда же разместила заказ на 20 дополнительных A320). Вскоре SuperJet International предложил уплотнить компоновку пассажирских салонов и приладить на крылья самолётов вертикальные винглеты для улучшения аэродинамики и экономии топлива, но опроверг планы о возврате машин производителю.

В начале этого года совет директоров Interjet назначил Уильяма Шоу новым управляющим компании вместо г-на Гарза, который возглавлял её 14 лет, что было воспринято как предвестие скорых перемен в ней. Первоочередным для нового руководства, очевидно, должен стать пересмотр доставшегося ему наследства, начиная с воздушного флота.

Находящиеся на балансе, но не летающие «Суперджеты» ложатся серьёзным грузом на расходную часть, признаёт Interjet. В финансовом отчёте за четвёртый квартал 2018 года говорится, что 21,2 процента всех текущих расходов частично вызвано постепенным выводом из эксплуатации российских самолётов. Операционный убыток за год составил 116 миллионов долларов, по сравнению со скромной прибылью в 10,4 миллиона долларов США. Чистый убыток превысил 106 миллионов, выросши с 13,6 миллиона долларов в 2017 году.

Впрочем, Interjet не единственный западный перевозчик,

стремящийся избавиться от дитя «Сухого» с партнёрами. В ирландской региональной авиакомпании CityJet самолёт той же марки, вернувшись из последнего полёта в январе, вместе с остальными шестью был отправлен на хранение в преддверии возвращения на историческую родину.

С начала 2017 года CityJet совершала регулярные рейсы на коротких маршрутах из Брюсселя внутри Европы по контракту о «мокроем лизинге» с бельгийской Brussels Airlines. Однако последняя досрочно прервала контракт вслед за серией задержек, вызванных опять-таки проблемами с техническим обслуживанием «Суперджетов», которые испытывала CityJet. «Иной раз в ожидании подвоза запчастей они простаивали несколько дней крыду», — говорят в авиакомпании, которая изначально имела намерение сверх 15 самолётов по твёрдому заказу приобрести 16 по опциону.

... За неполные восемь лет «Сухой» построил и отгрузил около 150 «Суперджетов». Если суммировать те, которым «светит» вынужденный уход с вождя западного рынка, то в пропорции их количество будет вполне соизмеримо с числом Boeing 737 MAX, запрещённых на сегодня к полётам. С той разницей, что у последних шансы вернуться к эксплуатантам во всём мире неизмеримо выше. Но это уже — отдельная тема...

Том ЗАЙЦЕВ,
корреспондент,
Flightglobal/Air Transport
Intelligence
Специально для
«Воздушного транспорта»,
Нью-Йорк.

От редакции. Вслед за появлением аналогичной по теме публикации в издании Flightglobal и ссылкой на неё в мировой прессе компания АО «Гражданские самолёты Сухого» выпустила очередное официальное опровержение. Дескать, намерений о возврате самолётов у Interjet нет, и авиаперевозчик планирует их дальнейшую эксплуатацию. Затем следовала набившая оскомину мантра о продолжении активной работы по их совершенствованию и т.п. Ни по одному из пунктов, обозначенных в публикации, — пусть и со ссылкой по понятным причинам на анонимные источники — не было сказано ни слова.

А самое главное: говорить о планах использовать ту или иную технику или отказываться от неё — есть исключительно прерогатива самого эксплуатанта, но никак не поставщика. И если ГСС, ничтоже сумняшеся, взяли на себя эту смелость, то со стороны руководства авиакомпании Interjet никаких официальных заявлений, а тем более опровержения изложенного в публикации Flightglobal не последовало. И это лучше всего говорит о реальном положении дел.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Апелляционный орган ВТО подтвердил претензии ЕС к США по субсидированию производства Boeing

«Апелляционный орган поддержал выводы панели арбитров о том, что снижение налогов, предпринятое в штате Вашингтон в сфере производства самолетов Boeing, привело к существенному падению поставок в США со стороны их европейского конкурента Airbus», — заявил журналистам, комментируя решение Апелляционного органа, представитель одной из стран на переговорах. Он подчеркнул, что субсидирование Boeing продолжалось после сентября 2012 года — крайнего срока, установленного для того, чтобы США привели свои действия в соответствие с соглашением ВТО по субсидиям и компенсационным мерам. В ВТО ждут, что Соединенные Штаты устроят нарушения.

Аэропорт Сингапура седьмой год подряд признан лучшим в мире по данным Skytrax

Сингапурский «Чанги» седьмой год подряд признан лучшим аэропортом мира. Об этом говорится в бюллетене международного исследования, проведенного авторитетной компанией Skytrax. Руководитель Skytrax Эдвард Плейстид отметил «невероятное достижение — семь лет подряд занимать высшую строчку, которое подчеркивает популярность «Чанги» среди путешественников». Второе место занял токийский «Ханэда», а на третьем — сеулский «Инчхон», за ним следует аэропорт в Дохе. Самое высокое место среди европейских занял аэропорт Мюнхена, который расположился на седьмой строчке. Московский «Шереметьево» занимает 63-е место, «Домодедово» — 80-е.

Концерн Tui может потерять до 300 млн евро из-за остановки полетов Boeing модели 737 MAX

В марте крупнейший в мире туристический концерн заявил, что отказывается от использования Boeing 737 MAX на всех направлениях. Как заявил представитель пресс-службы TUI Group, концерн не будет в судебном порядке требовать компенсаций от Boeing в связи с приостановкой полетов для 737 MAX8. Как сообщается в пресс-релизе, в случае если самолеты вернутся в эксплуатацию к середине июля, компания ожидает убытки в размере 200 миллионов евро, ожидаемая EBITA (прибыль до уплаты налогов) в 2019 году снизится на 17 процентов. Однако, если самолеты не будут использоваться до 30 сентября, Tui потеряет ещё 100 млн евро, EBITA снизится на 26 процентов.

Система SmartPath™ SITA позволит пассажирам аэропорта Афин обойтись без посадочных талонов

У пассажиров, вылетающих из Афинского международного аэропорта «ЭлефтериосВенизелос» рейсами авиакомпании Aegean Airlines, будет возможность быстрее и с большей эффективностью проходить предполетные проверки. Для этого на пунктах регистрации и контроля безопасности будут установлены камеры, оснащенные системой биометрического сканирования лиц. Пассажиры, которые используют пробную версию сервиса SmartPath™ от SITA, сканируют паспорт и фотографируются с помощью специального терминала. После этого на всех этапах проверки подтверждение личности осуществляется без предъявления посадочного талона.

Международный аэропорт Франкфурта стал самым «полезным для здоровья» аэропортом

Международный аэропорт Франкфурта занял первое место в мировом рейтинге аэропортов, которые заботятся о здоровье пассажиров. Рейтинг составлен онлайн-сервисом Netflights, в него вошли 25 самых оживленных международных аэропортов мира, сообщает Eurotag. Высокую оценку аэропорт Франкфурта получил благодаря разнообразной велнес-инфраструктуре: там есть спа-зона, зал для занятий йогой, открытая терраса на крыше, а также «комнаты тишины» и молельни, где можно просто отдохнуть перед полетом. На втором месте — амстердамский «Схипхол»; замыкает тройку лидеров международный аэропорт Дубая. Российские аэропорты в рейтинг не вошли.

Amazon расширяет парк воздушных судов и покупает доли своих партнеров Atlas и ATSG

Amazon намерен агрессивно развиваться в сфере грузовых авиаперевозок, в том числе через приобретение до 40 процентов акций ATSG и AtlasAir — партнеров и фактических операторов авиаперевозок по сети AmazonAir. Согласно уведомлениям, поданным на прошлой неделе в Комиссию по ценным бумагам и биржам США (SEC), оба оператора также имеют договоренности о расширении парка самолетов, обслуживающих операции AmazonAir. Так, парк Amazon в этом году впервые пополнится самолетами Boeing 737-800: компания договорилась об аренде пяти узкофюзеляжных фрейтеров у AtlasAir сроком на семь лет с возможностью дальнейшего приобретения еще 15 лайнеров.

450 рейсов OmanAir отменены до конца апреля из-за отказа от самолетов серии Boeing 737MAX

«Согласно распоряжению Государственного управления гражданской авиации Султаната Оман о приостановке полетов Boeing 737MAX были отменены 454 рейса OmanAir с 1 по 30 апреля. Компания готова перебронировать для пассажиров места на других рейсах по тем же направлениям», — цитирует газета TimesofOman пресс-службу авиаперевозчика. Как отметили в пресс-службе, отмененные рейсы следовали в индийские города Хайдарабад и Кожикод, в Салалу (Оман), в Саудовскую Аравию, Занзибар, Карачи (Пакистан) и другие города региона. Пассажирам рекомендуется заранее узнавать в справочной авиакомпании, нет ли изменений на их маршрутах.

Аэропорт в ирландском графстве Донегал признан PrivateFly самым живописным в мире

Аэропорт города Каррикфинн в ирландском графстве Донегал признан самым живописным в мире. Такой рейтинг был составлен британско-американской компанией PrivateFly, специализирующейся на чартерах частных самолетов. В опросе приняли участие 7 тысяч клиентов компании, которым предлагалось вспомнить свои самые захватывающие по красоте взлеты и посадки. Каррикфинн оказался на первой строчке в списке из 129 позиций, опередив аэропорт Барра на Гибридных островах (Шотландия) и аэропорт в Ницце. Взлетно-посадочные полосы аэропорта проложены на песчаной косе полуострова Каррикфинн в десятках метрах от атлантического побережья.



Приглашает «АВИАТРАНС 2019»

Очередная конференция откроется 21 июня



Международная научно-практическая конференция «АВИАТРАНС 2019», приуроченная к 50-летию Ростовского филиала Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА), по итогам конкурса, проводимого Российским фондом фундаментальных исследований, вошла в число лучших проектов организации научных мероприятий, проводимых в Российской Федерации.



Фоторепортаж с конференции «АВИАТРАНС 2018»

Газета «Воздушный транспорт» неоднократно писала, о проводимых в Ростовском филиале МГТУ ГА международных научно-практических конференциях. Так, по итогам работы международной конференции «АвиаТранс2018», в газете № 42 (октябрь 2018 года) вышел развернутый репортаж «Смотр сил в канун юбилея» и вот момент 50-летнего юбилея все ближе.

21 июня 2019 года в Ростове-на-Дону состоится торжественное открытие международной научно-практической конференции «АВИАТРАНС -2019» «Актуальные аспекты развития воздушного транспорта», приуроченной к 50-летию Ростовского филиала Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА).

Примечательно, что данное мероприятие по итогам конкурса проводимого Российским фондом фундаментальных исследований вошло в число лучших проектов организа-

ции научных мероприятий проводимых в Российской Федерации.

Поддержка со стороны Российского фонда фундаментальных исследований — это, прежде всего, признание проводимой в Ростове-на-Дону конференции в качестве одного из лучших научных проектов страны, что существенно поднимает престиж авиационной науки.

Для справки: Международная научно-практическая конференция «АВИАТРАНС», проводится в Ростовском филиале МГТУ ГА при поддержке ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» с 2011 года. Ежегодно около двухсот отраслевых ученых и специалистов-практиков собираются в Ростове-на-Дону для обсуждения актуальных вопросов развития гражданской авиации.



На заводе Airbus в Гамбурге открылся центр кастомизации интерьеров AirbusAirspace для воздушных судов моделей A320 и A330, что позволит их заказчикам протестировать интерьерные решения этих самолетов еще до того, как борт будет собран.

По Гамбургскому счету

Открыт центр кастомизации интерьеров для заказчиков самолетов A320 и A330



В 2014 году подобный центр был открыт для заказчиков A350, которые положительно оценили его функциональность и полезность. В основе центра кастомизации лежит концепция нового пассажирского салона Airspace, который изначально был представлен на A330neo, а потом был также введен для A320neo и A350.

«Мы наблюдаем появление новых бизнес-моделей у заказчиков самолетов A320 и A330. Все больше авиакомпаний эксплуатируют узкофюзеляжные лайнеры на длинных маршрутах, равно как A330 достаточно часто используется на коротких направлениях. Это, в свою очередь, требует более тщательной проработки пассажирских салонов данных самолетов. Уверены, что данный центр позволит нашим заказчикам наилучшим образом использовать все возможности лайнеров A320 и A330», — отметил СоренШольц, старший вице-президент, пассажирский салон и грузовые программы.

Площадь центра кастомизации составляет 4,500 квадратных метров; здесь расположены многочисленные демонстрационные и интерактивные зоны, конфе-

ренц-залы и переговорные комнаты. Основной акцент делается на применении цифровых технологий при создании и разработке интерьера самолетов.

Так, особое место в центре занимает специально спроектированная Airbus система виртуальной проекции полномасштабного салона самолета на пол.

Данная система позволяет воспроизвести любую компоновку салона, благодаря чему можно заранее увидеть насколько удобно относительно друг друга и пассажиров расположены кресла, кухонные блоки и другие элементы салона. Технологии виртуальной и дополненной реальности также обеспечивают полное

погружение заказчиков в интерьер заказанного ими самолета.

Кроме того, в центре кастомизации в Гамбурге заказчики A320 и A330 могут ознакомиться и протестировать в режиме реального времени разнообразные варианты кресел и материалов, кухонного и туалетного оборудования, систем освещения и развлечения на борту.

МИМОЛЕТОМ

Спасти жизнь пассажиру ВС помог московский школьник Богдан Рудик

Учащийся 10 класса московской школы № 1573 Богдан Рудик спас жизнь пассажиру самолета, который почувствовал себя плохо во время перелета из Сочи в Москву. Об этом сообщила пресс-служба столичного департамента образования и науки.

«После окончания школьных каникул Богдан вместе со своей семьей возвращался из Сочи в Москву. Внезапно на борту самолета одному мужчине стало плохо, у него началось носовое кровотечение. Врачей на борту самолета не оказалось, а, поскольку Рудик сразу же откликнулся на объявление в громкой связи», — говорится в сообщении. Школьник начал оказывать экстренную медицинскую помощь пассажиру, который к тому времени уже потерял сознание, он вместе с бортпроводниками следил за давлением и поддерживал дыхание пострадавшего с помощью дыхательного реанимационного мешка. Состояние мужчины удалось стабилизировать.

Как отметили в пресс-службе, самолет был вынужден совершить посадку в Воронеже, где пассажира передали медикам. «Я поддерживаю связь с пострадавшим

мужчиной, сейчас с ним уже все в порядке», — приводятся в сообщении слова Богдана.

Мама школьника Илона Рудик отметила, что ее сын с детства носил с собой аптечку, но впоследствии начал увлекаться точными науками. «Для того, чтобы поддержать его интерес, мы специально подбирали класс, где профильными предметами будут биология и химия. В итоге остановились на медицинском классе в школе № 1573, и с этого учебного года сын перешел в эту школу, в этот класс», — рассказала она.

В рамках образовательного проекта «Медицинский класс в московской школе» Богдан Рудик проходит программу профессионального обучения в московском медицинском колледже № 7, по окончании которой он получит свидетельство о профессии «Младший медицинский брат по уходу за больными».

Поисковики России и США нашли место падения самолета Catalina в Приморье

Совместная российско-американская поисковая экспедиция в Приморье обследовала место падения американского самолета Catalina, разбившегося в 1945 году в тайге. Поисковики извлекли из земли образцы обшивки и фрагменты военной формы, сообщил официальный представитель Тихоокеанского флота (ТОФ) Николай Воскресенский.

«Ученые и военные специалисты, которые обеспечивают практическую деятельность Российско-американской комиссии по военнопленным и пропавшим без вести, на первом этапе работы под Владивостоком обследовали участок тайги, где в 1945 году потерпел катастрофу американский самолет PBN-1 Catalina отдельного авиаполка Тихоокеанского флота.

Участники экспедиции с применением специального оборудования провели осмотр места падения самолета, обследовали прилегающую территорию, выполнили бурение шурфов в местах предполагаемого нахождения обломков. Поисковикам удалось извлечь на поверхность образцы обшивки летающей лодки и ряд маркированных деталей, фрагменты военной формы, часть летного парашютного снаряжения», — сообщил Воскресенский. По его словам, все

находки задокументировали и сняли на фото и видео с привязкой к местности, где они были найдены. Теперь работу продолжают ученые в лаборатории.

Совместная поисковая экспедиция по установлению мест предполагаемого падения на территории края американских самолетов работает в Приморье в соответствии с планом международного военного сотрудничества Министерства обороны России. Вместе с российскими поисковиками работает группа военнослужащих Агентства по учету потерь и пропавших без вести Министерства обороны США и ученые-археологи Питтсбургского университета. Планируется, что работа совместной экспедиции продлится до 25 мая. В военные годы для нужд советской армии по ленд-лизу было поставлено более 200 таких машин разных модификаций, имевших большой радиус действия.

Шумные дети больше всего раздражают россиян на борту самолета

Российские пассажиры назвали самые раздражающие их факторы на борту самолета. 75 процентов опрошенных не переносят невоспитанных детей. Об этом рассказал PR-директор туристического сервиса Aviasales ё 1ЙнисДзенис.

«Опрос был проведен среди 60 тысяч путешественников. Мы выяснили, что большинство пассажиров самолетов (75 процентов) злятся, если позади сидящий ребенок стучит по спинке кресла, шумит и смотрит мультфильмы без наушников, а во время обеда кидается кукурузными хлопьями», — рассказал менеджер.

По словам Дзениса, еще 57 процентов респондентов выходят из себя, когда рядом сидит крупный сосед, из-за которого невозможно поставить локти на подлокотники. «И если его постоянно приходится выпускать в туалет, то пассажиры злятся неимоверно», — поясняет эксперт.

Половина опрошенных выходят из себя, когда опаздывают в аэропорт из-за позднего выезда или медленного транспорта, а потом едва успевают до конца посадки. «В эти же 50 процентов входят пассажиры, которые злятся, если в аэропорту прилета нет банкоматов, а таксисты не принимают

к оплате банковские карты», — добавил Дзенис.

Как отмечают в Aviasales, 47 процентов путешественников легко выведет из себя очень громко храпящий через проход пассажир, особенно когда они сами хотели немного вздремнуть. Из-за переизбытка багажа нервничают 42 процента туристов, ведь остается два выхода — доплатить или выбросить часть вещей. Еще 38 процентов респондентов опасаются досмотра, когда сотрудники аэропорта просят снять обувь и достать все баночки из ручной клади. Столько же людей раздражает задержка рейса.

«Каждый третий пассажир злится, когда выходит из самолета и видит очередь на паспортном контроле. Вместо того чтобы скорее поехать в отель и пойти гулять, им приходится еще час провести в аэропорту», — рассказал PR-директор сервиса.

Согласно опросу, еще четверть туристов раздражает скупка в ожидании рейса.