

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 16 (44204)
Апрель 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

24-27
апреля



XXI Международные научные
«Сикорские
ЧТЕНИЯ»
С-ПБГУ ГА
Санкт-Петербург

Покоритель логистики



Первые российские самолеты ТВС-2 ДТС «Байкал» планируется запустить в серию не ранее 2021 года

Экспериментальная серия легкомоторных многоцелевых самолетов «Байкал» (ТВС-2 ДТС), разработанных в Новосибирске, будет выпущена не ранее 2021 года. Об этом на Международном арктическом форуме «Арктика — территория диалога» в Санкт-Петербурге рассказал полномочный представитель Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе Сергей МЕНЯЙЛО.

Он отметил, что сейчас идет подготовка необходимой документации, чтобы запустить в производство первую серию на Улан-Удэнском авиационном заводе.

«Не раньше, чем в 2021 году будет выпущена экспериментальная партия. Заводом-изготовителем предварительные сроки поставки заказчикам первых воздушных судов этого типа

определены на 2022 год», — сообщил журналистам Меняйло.

Разработкой «Байкала» (так назвали создатели преемника легендарного Ан-2) занимается Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина (Новосибирск). По словам полпреда, по летным характеристикам «Байкал» сможет конкурировать с зарубежными аналогами, а по своим техническим характеристикам он хорошо подходит для ис-

пользования в северных регионах и Сибири. На его востребованность должна повлиять и недорогая эксплуатация: по оценкам разработчиков, полетный час у ТВС-2 ДТС будет стоить 60 тысяч рублей, дешевле всех аналогов, а при серийном производстве может быть снижена и еще.

«Полностью, что называется, до последней заклепки, российские самолеты ТВС-2 ДТС способны осуществлять взлет и по-

садку с полосы любой плотности длиной 60 метров, всего-навсего. Он может использоваться в разных вариантах: пассажирский, санитарный, разведчик и так далее», — пояснил Меняйло, подчеркнув, что серийный запуск «Байкала» поможет активизировать развитие внутрирегиональных и межрегиональных авиационных перевозок в Сибири, одной из проблем которых сегодня является отсутствие подходящей техники.

Интерьер вашего борта — наша забота



ООО «Аэро Стайл»
140180, Московская область,
г. Жуковский,
АО «ЛИИ им. М. М. Громова», ОКП
Тел./факс: +7(495) 556-5967,
+7(495) 556-7434
E-mail: info@aerostyl.ru



АЭРОСТАЙЛ

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 16**

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

Машина тоже устает

Поиск причин отказа авиационной техники является сложным научным исследованием

В предыдущем номере «ВТ» был опубликован репортаж о начале работы конференции ОРАП с обзором материалов выступлений первого дня. Тематика докладов была связана с организационными вопросами обеспечения безопасности полетов и все более реально проявляющейся в резонансных инцидентах проблемой человеческого фактора. Но каковым бы ни было ее значение, состояние техники играет не последнюю роль.

Происшествия, связанные с техническими отказами, не являются редкостью. Задача исследователей — найти первопричину. Ее поиск всегда представляет собой сложное научное исследование. Этой теме и было посвящено заседание второго дня конференции ОРАП.

Значительная часть докладов была подготовлена специалистами Авиарегистра РФ. Материалы исследований представили начальник отдела аварийных и отказавших объектов авиационной техники, член совета ОРАП **Александр Тушенцов** (старший), а также начальник отдела металлографических исследо-

ваний авиационных материалов, доктор технических наук **Андрей Шаняевский**.

Показательно в этом отношении АП с самолетом Ту-214 СЛО «Россия». Этот борт 10 июля 2018 года должен был вылететь из Сочи и уже начал вырубать, но диспетчер обратил внимание на дым, шедший из

правой основной (т.е. крыльевой) стойки шасси. В ходе расследования установлено, что разрушен тормозной диск. Согласно статистическим данным, предоставленным СЛО «Россия», с 2013 по июнь 2018 года был зафиксирован 41 случай отбраковки тормозных дисков на амортизационных стойках шасси

самолетов Ту-214 из-за разрушения скоб и накладок. В результате исследования разрушившихся деталей было установлено, что разрушение накладки тормозного диска носит усталостный характер и с качеством изготовления не связано.

Продолжение на с. 6-7



По информации издания, американская авиастроительная корпорация «потратила десятилетия, чтобы наладить серьезные связи по всему Вашингтону». Кроме того, бывшие должностные лица высокого ранга входят в ее совет директоров. Так, Boeing в 2018 году потратила \$15 млн на лоббирование

своих интересов в Конгрессе, Федеральном авиационном управлении (FAA) и других государственных ведомствах. Компания активно продвигала вопрос об ослаблении государственного надзора за ее деятельностью.

Одним из последних шагов, отметила The Washington Post, в

этом деле стал принятый в 2018 году Конгрессом законопроект, который расширил с одной стороны полномочия корпорации в сфере обеспечения безопасности полетов, а с другой — ограничил возможности FAA. Инициатива позволила Boeing вносить изменения в специальный техниче-

ский свод правил, в котором описывается, какую роль FAA играет в утверждении авиационных проектов.

Законодатели также утвердили «консультативный комитет» с представителями отрасли. В его задачи входит установка параметров, которые FAA должна «при-

менять и отслеживать». Закон также обязывает «устранять задержки при сертификации и сокращении времени обработки» — от подачи заявки до ее утверждения. Дискуссия о таких изменениях продолжалась годами.

Продолжение на с. 10

Рука руку моет

Boeing получил от властей США широкие полномочия, благодаря влиянию и связям

Корпорация Boeing получила от Конгресса США и администрации самые широкие (порой — исключительные) полномочия в сфере авиации, благодаря своему влиянию, связям и лоббированию интересов, пишет в очередном номере газета The Washington Post, внимательно отслеживающая развитие скандала вокруг лидера мировой авиастроительной индустрии. За ней, а также за другими авторитетными американскими изданиями, в свою очередь, следит наша газета.

Впервые в России правовой блок ПАО «Аэрофлот» провел конференцию по актуальным вопросам деструктивного поведения на воздушном транспорте, ставшую межведомственным мероприятием с участием руководителей правоохранительных и надзорных органов, структурных подразделений авиакомпаний, а также видных представителей научного и экспертного сообщества.

Впервые в России правовой блок ПАО «Аэрофлот» провел конференцию по актуальным вопросам деструктивного поведения на воздушном транспорте, ставшую межведомственным мероприятием с участием руководителей правоохранительных и надзорных органов, структурных подразделений авиакомпаний, а также видных представителей научного и экспертного сообщества.

Как приструнить дебошира

Аэрофлот провел конференцию по проблемам противодействия деструктивным пассажирам



Открывая конференцию, заместитель генерального директора ПАО «Аэрофлот» по правовым и имущественным вопросам Владимир Александров заявил, что безопасность пассажиров требует жестких и решительных мер к нарушителям порядка.

В ходе обсуждений были рассмотрены вопросы ответственности авиадебоширов и практики возмещения расходов, которые несут авиакомпании и пассажиры в ре-

зультате деструктивного поведения на борту. Отмечена особая опасность ситуаций, когда в отношении экипажа воздушного судна применяется запугивание и физическое насилие.

«Мы обеспечиваем фиксацию всех случаев хулиганства на борту и передачу собранных материалов в правоохранительные органы. Однако рано останавливаться на достигнутом. Необходимо предоставить членам эки-

пажа право использовать средства сдерживания, расширить перечень оснований для включения нарушителей в черный список, увеличить срок нахождения авиадебошира в черном списке с одного года до минимум трех лет. Усиление мер противодействия деструктивным пассажирам было поддержано на всех уровнях», — заявил Владимир Александров.

По словам заместителя генерального директора — летного

директора ПАО «Аэрофлот» Игоря Чалика, «современное авиационное законодательство должно содержать такие инструменты и механизмы, которые обеспечат надежный уровень защищенности экипажа воздушного судна. В этом случае работа пилотов и бортпроводников будет максимально эффективной для пассажиров».

Советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток подчеркнул, что правила поведения пассажиров сформированы на основе многолетнего опыта и требуют неукоснительного соблюдения. Помимо доработки законодательства, была отмечена важность воспитания культуры безопасности и проведения профилактических мероприятий, чем активно занимается в настоящее время Ространснадзор.

Московский прокурор по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте Денис Кочетыгов поблагодарил за приглашение на конференцию и возможность собравшимся обсудить вопросы обеспечения безопасности граждан при осуществлении перевозок воздушным транспортом. Он отметил актуальность выбранной темы и конструктивность предложенных мер по профилактике и предупреждению противоправных деяний на воздушном транспорте.

Руководитель московского отдела на воздушном и водном

транспорте СК России Дмитрий Коровин отметил, что совершенное хулиганских действий на борту может негативно влиять на безопасность движения и эксплуатацию воздушного транспорта и приводить к тяжким последствиям в виде крушения самолета и массовой гибели пассажиров. Была положительно оценена инициатива ПАО «Аэрофлот» по введению законодательства черных списков. По мнению Дмитрия Коровина, авиаперевозчикам следует предоставить больше возможностей для предотвращения и пресечения правонарушений, а также целесообразно рассмотреть на законодательном уровне вопрос повышения наказания за административные правонарушения на объектах воздушного транспорта.

Профессор Московского государственного юридического университета им. О.Е. Кутафина (МГЮА) Александр Чучаев обратил внимание на особенности законодательства ряда зарубежных стран, где преступления на транспорте рассматриваются, в первую очередь, как посягательство на физическую и психическую безопасность человека — члена экипажа или пассажира.

Итогом конференции стала выработка комплексных предложений к решению проблемы деструктивного поведения на борту, совершенствованию законодательства и правоприменительной



Росавиация информирует

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

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		февраль 2018 г.	февраль 2019 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажиروоборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. пасс. км.	17 378 605,12	19 601 859,28	112,8
		10 142 943,27	11 591 767,82	114,3
		9 090 450,29	10 210 597,30	112,3
		1 052 492,98	1 381 170,52	131,2
		7 235 661,85	8 010 091,46	110,7
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. т. км.	2 050 622,51	2 191 435,92	106,9
		1 336 518,88	1 409 430,81	105,5
		1 238 091,87	1 280 279,88	103,4
		98 427,01	129 150,93	131,2
		714 103,63	782 005,11	109,5
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. т. км.	486 548,05	427 268,58	87,8
		423 653,99	366 171,71	86,4
		419 951,34	361 326,12	86,0
		3 702,64	4 845,58	130,9
		62 894,06	61 096,88	97,1
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	чел.	6 763 703	7 489 127	110,7
		2 582 666	2 968 289	114,9
		2 121 531	2 383 275	112,3
		461 135	585 014	126,9
		4 181 037	4 520 838	108,1
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тонн	74 594,08	69 790,63	93,6
		54 106,86	49 377,59	91,3
		52 406,57	47 278,44	90,2
		1 700,29	2 099,15	123,5
		20 487,22	20 413,04	99,6
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	80,3	79,9	- 0,4
		82,5	81,9	- 0,6
		83,0	83,0	0,0
		78,7	74,1	- 4,6
		77,3	77,3	0,0
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	67,9	66,4	- 1,5
		67,6	65,5	- 2,1
		67,5	65,5	- 2,0
		68,9	65,3	- 3,6
		68,5	68,2	- 0,3
		63,7	63,6	- 0,1

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-февраль 2017 – 2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)									
№ Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс. тонн,			Процент коммерческой загрузки %		
	январь-фев. 2018 г.	январь-фев. 2019 г.	% к пр.	январь-фев. 2018 г.	январь-фев. 2019 г.	% к пр.	январь-фев. 2018 г.	январь-фев. 2019 г.	+/- к пр.
1 ЭйрБриджКарго	82 210,86	70 435,45	85,7	784 286,13	662 582,53	84,5	***	***	***
2 Аэрофлот — российские авиалинии	29 857,55	28 333,06	94,9	141 190,49	126 397,01	89,5	63,2	60,7	- 2,5
3 Победа	4 445,79	6 464,35	145,4	8 719,67	13 489,16	154,7	86,6	85,0	- 1,6
4 Россия	4 154,70	4 817,00	115,9	18 693,83	24 696,01	132,1	66,6	62,0	- 4,6
5 Сибирь	4 591,25	4 345,95	94,7	9 715,42	9 291,72	95,6	71,9	71,5	- 0,4
Итого по 5 авиакомпаниям	125 260,15	114 395,81	91,3	962 605,54	836 456,43	86,9	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	77,6	79,0	88,3	91,0	91,0	101,0	***	41,3	***
6 АвиаСтар-ТУ	3 569,42	3 726,93	104,4	12 897,09	13 029,23	101,0	***	41,3	***
7 Абакан Эйр	***	3 471,66	***	***	3 076,16	***	***	46,7	***
8 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	3 523,25	3 195,37	90,7	6 900,84	6 299,31	91,3	59,2	60,1	+ 0,9
9 Глобус	2 536,99	2 973,38	117,2	8 059,47	8 600,63	106,7	***	***	***
10 Уральские Авиалинии	2 846,13	2 763,09	97,1	7 921,11	7 514,71	94,9	71,4	71,0	- 0,4
11 Волга-Днепр	3 771,71	2 180,83	57,8	24 418,98	12 570,77	51,5	35,6	42,4	+ 6,8
12 АТРАН	1 818,60	2 169,76	119,3	2 746,62	4 309,36	156,9	30,5	37,4	+ 6,9
13 Скай Гейтс Эйрлайнс	***	***	***	***	***	***	***	***	***
14 Аврора	1 075,54	1 108,81	103,1	1 836,57	1 845,66	100,5	60,2	56,8	- 3,4
15 НордСтар	***	708,60	***	***	1 797,01	***	***	78,8	***
Итого по 15 авиакомпаниям	152 607,66	***	***	1 067 633,37	***	***	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	94,5	***	***	97,9	***	***	***	***	***
16 Якутия	1 862,80	519,53	27,9	7 369,31	1 450,29	19,7	66,5	79,2	+ 12,7
17 Северный Ветер	434,50	498,73	114,8	1 700,62	2 118,75	124,6	86,0	90,3	+ 4,3
18 ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
19 АВИАКОН ЦИТОТРАНС	464,88	483,54	104,0	2 794,78	3 074,09	110,0	***	***	***
20 Икар	***	392,77	***	***	1 842,24	***	***	89,0	***
21 АЛРОСА	903,49	382,25	42,3	2 549,91	1 534,27	60,2	***	***	***
22 КрасАвиа	***	371,34	***	***	501,04	***	***	72,1	***
23 Ред Вингс	241,58	358,17	148,3	519,45	749,16	144,2	77,7	80,1	+ 2,4
24 Арт Авиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
25 Авиакомпания транспортная компания «Ямал»	365,12	300,11	82,2	700,79	532,91	76,0	62,2	61,9	- 0,3
26 Нордавиа-региональные авиалинии	274,54	251,98	91,8	271,34	273,08	100,6	71,8	76,7	+ 4,9
27 Ангара	***	220,10	***	***	188,98	***	***	69,5	***
28 ЗАО «ЮТэйр»	71,84	187,89	261,5	41,75	165,70	396,9	39,2	57,2	+ 18,0
29 Ерофей	***	***	***	***	***	***	***	***	***
30 224 летный отряд	605,04	164,00	27,1	1 937,12	295,65	15,3	***	***	***
31 АСК МЧС России	***	***	***	***	***	***	***	***	***
32 РусЛайн	***	120,91	***	***	103,89	***	***	65,8	***
33 Ижавиа	***	115,67	***	***	117,85	***	***	79,9	***
34 ВИТЯЗЬ-АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
35 Камчатское авиационное предприятие	86,93	103,05	118,5	62,69	73,01	116,5	60,3	50,3	- 10,0
Итого по сумме авиакомпаний	159 961,79	144 086,98	90,1	1 089 247,52	918 494,26	84,3	-	-	-
В целом по ГА	161 407,17	144 850,23	89,7	1 090 692,79	919 547,35	84,3	67,7	66,1	- 1,6
Удельный вес, %	99,1	99,5	***	99,9	99,9	***	***	***	***

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин поручил к июню рассмотреть вопрос о росте субсидий на перелеты в Крым

Правительство РФ должно до 1 июня рассмотреть вопрос об увеличении объема субсидирования пассажирских авиаперевозок в Крым. Соответствующее поручение Президента России Владимира Путина опубликовано на официальном сайте Кремля. «Правительству Российской Федерации рассмотреть вопрос об увеличении объема субсидирования пассажирских воздушных перевозок в город Симферополь», — говорится в одном из поручений по итогам совещания главы государства с Правительством, которое состоялось 20 марта. Доклад по данному вопросу Владимир Путин ожидает до 1 июня этого года. Ответственный — премьер-министр Правительства Дмитрий Медведев.

Правительство одобрило установление нулевого НДС на внутренние авиарейсы в обход Москвы

«Законопроектом предлагается установить бессрочно НДС в размере 0 процентов для всех внутренних пассажирских авиаперевозок при условии, что пункт отправления и назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне Москвы», — говорится в сообщении сайте Правительства РФ. Принятие законопроекта приведет к выпадающим доходам федерального бюджета. В то же время ожидается, что суммарный бюджетный эффект от поступлений налоговых отчислений в бюджетную систему в 2019-2030 годах «превысит размер выпадающих доходов благодаря развитию региональных воздушных перевозок и смежных сфер экономической активности».

Минфин РФ поддержал меры по остановке роста цен на авиасообщение внутри России

Минфин согласился обнулить ставку налога на добавленную стоимость на все внутренние перелеты, которые не проходят через Москву и Московскую область. Об этом журналистам рассказали в пресс-службе ведомства. В столице и регионе ставка сохранится на уровне 10 процентов. Обнуление НДС на остальные рейсы по стране, как отметили в Министерстве финансов, позволит развить местную инфраструктуру, а также снизить нагрузку на столичные аэропорты. Автором инициативы стало Министерство транспорта. Правда, это ведомство предлагало обнулить налог на все внутренние авиаперевозки. Такая мера позволит предотвратить рост тарифов на рынке.

Счетная палата проверит использование средств бюджета на реконструкцию аэропорта «Бельбек»

Проверки будут проведены в Министерстве экономического развития РФ, правительстве Севастополя, Министерстве обороны Российской Федерации, отделе финансирования капитального строительства Минобороны России, управлении заказчика капитального строительства Минобороны РФ. В настоящее время Бельбек, расположенный на северо-западе Севастополя, обслуживает самолеты ВКС РФ. После модернизации он будет принимать и гражданские рейсы как филиал аэропорта Симферополь. Ранее сообщалось, что в рамках федеральной целевой программы социально-экономического развития Крыма и Севастополя была предусмотрена реконструкция и модернизация терминала.

Новый глава ПАО «Корпорация «Иркут» Равиль Хакимов избран на свой пост на 3 года

Трудовой договор с Хакимовым будет заключен на срок до 9 апреля 2022 года. Кроме того, совет директоров корпорации «Иркут» дал согласие на совмещение Хакимовым должностей «в органах управления других организаций и на работу по совместительству у другого работодателя». Ранее пресс-служба ПАО «ОАК» сообщила, что Равиль Хакимов, занимавший до этого пост директора департамента авиационной промышленности Минпромторга России, возглавит «Иркут» и АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). Он также возглавит Дивизион гражданской авиации ОАК и будет, таким образом, курировать в холдинге программы гражданского авиастроения.

Александр Нерадько призвал поторопиться с поиском «адекватных подрядчиков» за Уралом

Речь идет о реконструкции расположенных за Уралом аэропортов в рамках выполнения майского указа Президента РФ об увеличении межрегиональных авиаперевозок. «Нужно до 2024 года провести реконструкцию 66 аэродромов; 40 из них расположены за Уралом, в основном на Дальнем Востоке и Крайнем Севере. Задача усложняется нехваткой строительно-монтажных мощностей на обширных территориях за Уралом», — посетовал глава ведомства. «Такую работу нельзя выполнить под конец года, все должно быть подготовлено даже не сейчас, а вчера уже», — добавил Нерадько. Отметим, что работы по реконструкции аэропортов предстоят и на федеральном уровне, в том числе в Сибири.

Правительство Якутии утвердило концепцию развития малой авиации региона до 2022 года

Председатель правительства Якутии Владимир Солодов подписал концепцию развития малой авиации до 2022 года для обеспечения потребностей населения и экономики региона в авиационных услугах. На уровне Минтранса России планируется внести дополнения в Воздушный кодекс РФ в части определения понятия малой авиации, ВС малой авиации, аэродромов, посадочных площадок, вертодромов и их возможной градации с четкими критериями и определениями в ФАПх. Второй этап Концепции затрагивает современные потребности развития малой авиации. На третьем будут реализованы пилотные проекты малой авиации и авиации общего назначения до 2030 года.

Аэропорт Омска подписал с Минприроды региона соглашение о сотрудничестве в области экологии

В конце августа 2018 во время визита в Омск Президент России Владимир Путин обратил внимание занимавшего тогда должность врио губернатора Александра Буркова на необходимость усиления экологического контроля в регионе. Омск вошел в майский указ главы государства и обязан к 2024 году снизить вредные выбросы на 20 процентов. «Аэропорт присоединился к экологическому партнерству. Те мероприятия, которые организует аэропорт, обязательно войдут в региональную программу по снижению воздействия на атмосферный воздух города Омска», - рассказал журналистам министр природных ресурсов и экологии Омской области Илья Лобов.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Россияне вдвое переплачивают на перелётах в европейские столицы, предупреждают эксперты

Эксперты туристического поисковика Aviasales.ru: опросили 30 тысяч туристов и выяснили: за авиабилеты в мегаполисы путешественники переплачивают иногда вдвое. Судя по бронированиям билетов за последний год, больше всего россияне не пожалели денег на перелёт в Будапешт и в среднем тратили 13,5 тысяч рублей. Тогда как билеты на прямые рейсы в Дебрецен обходились вдвое дешевле. В Париж покупали авиабилеты в среднем за 17 тысяч рублей. Хотя билеты в не менее интересный Страсбург стоили на 52 процента меньше. Почти столько же россияне переплачивали и за авиабилеты в Прагу, в то время как поездка в курортный город Карловы Вары в среднем стоила 9 тысяч рублей.

ТКП и банк «Русский Стандарт» запустили сервис СТА для агентств национальной СВВТ

Банк и Транспортная Клиринговая Палата — исполнительный орган Системы взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ), при участии профессионального агентства делового туризма «Альянс Авиа» запустили удобный сервис для оплаты корпоративных авиабилетов — Diners Club International® Corporate Travel Account (СТА). Оплатить с помощью СТА можно перелеты более чем в 90 российских и зарубежных авиакомпаниях. Теперь всем туристическим агентствам, которые работают с корпоративными клиентами, предоставляется новая возможность — использовать СТА для оплаты авиабилетов на счете СВВТ, оформленных через АРС «Сирена-Трэвел».

Правительство включает перелеты из Арктики и с Крайнего Севера в список субсидируемых

«Внесение изменений в правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения их доступности жителям Калининградской области и Дальневосточного макрорегиона, а также включение в перечень субсидируемых маршрутов пассажирских из Арктической зоны и районов Крайнего Севера и обратно», — предусмотрено в Стратегии пространственного развития РФ до 2025 года. К территориям Арктической зоны РФ, в частности, относятся Мурманская область, Ненецкий, Чукотский и Ямало-Ненецкий автономные округа, Воркута, ряд районов Якутии, Красноярского края и Архангельской области.

«Аэрофлот» третий раз подряд признан самым узнаваемым авиационным брендом в мире

Российский авиаперевозчик третий год подряд удерживает звание самого узнаваемого авиационного бренда, что подтверждено исследованием Brand Finance — всемирно известного независимого консалтингового агентства. Торжественная церемония награждения состоялась в Лондоне. Среди победителей были отмечены ведущие глобальные бренды: Ferrari, Coca-Cola, Hilton, Shell и др. Согласно методике Brand Finance, индекс влиятельности авиационного бренда определяется набором факторов, в который наряду с известностью входят корпоративная репутация, степень лояльности клиентов и удовлетворенности персонала, а также инвестиции в маркетинг.

В этом сезоне AZUR air обеспечит вылеты в Турцию туристам из 39 российских регионов

В рамках весенне-летней навигации авиакомпания AZUR air расширяет полетную программу в Турцию. Она насчитывает вылеты из Москвы, Санкт-Петербурга и еще 37 российских городов по четырем направлениям: Анталья, Аланья (Газипаша), Даламан и Бодрум. «В этом сезоне мы рассчитываем увеличить пассажиропоток в Турцию на 30 процентов. Мы предлагаем широкий выбор направлений, которые помогут российским туристам быстро и без пересадок добраться не только к местам пляжного отдыха, но и к сотням уникальных памятников, музеев, множеству мест для изучения культуры и истории человечества», — рассказал генеральный директор авиакомпании Юрий Стогний.

Рассмотрение иска МТС банка о взыскании 8,69 млн рублей с Utair отложено на 28 мая

В качестве третьего лица в деле указан Сбербанк. Сумма исковых требований — 8,69 млн рублей. Согласно материалам суда, на заседании 4 апреля МТС банк подал ходатайство об уточнении исковых требований, которое было удовлетворено судом. Однако подробности данного решения не поясняются. В 2015 году в ходе реструктуризации Utair перевела все свои долги в два синдицированных кредита сроком на 7 и 12 лет (кредит на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд рублей — в 2027 году). На данный момент объем первого кредита снижен с 18,9 до 15,4 млрд рублей. Более того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

«Уральские авиалинии» сняли ограничение по стандартам питания пассажиров на борту

Ранее «Уральские авиалинии» ограничили питание пассажиров до окончания зимней навигации, чтобы избежать повышения цен на билеты в связи с ростом цен на керосин и услуги аэропортов. При выполнении рейсов эконом-класса длительностью до двух часов питание не предоставлялось, только вода по запросу пассажира. В рейсах от 2 до 4 часов были исключены сок и вода с газом, горячее питание заменено на холодное. При полетах свыше 4 часов был исключен выбор горячих блюд. Ограничение снято. Но на некоторых направлениях авиакомпания ввела новую модель обслуживания - low cost, которая предполагает безбагажные тарифы и отсутствие бесплатного питания на рейсах.

В марте этого года российские авиакомпании перевезли более восьми миллионов пассажиров

По оперативным данным Росавиации, в марте текущего года российские перевозчики обслужили 8,86 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на + 13 процентов. Как сообщает пресс-служба ведомства, «рост показателей производственной деятельности в марте 2019 года отмечается у авиакомпаний «Аэрофлот», обслужившей почти 3 млн пассажиров (+13,8 процента); S7 — 908,2 тысячи пассажиров (+13,6 процента); «Победа» — 726,4 тысячи пассажиров (+ 47,4 процента); «Россия» — 711,3 тыс. пассажиров (+9,1 процента); «Уральских авиалиний» — 662,5 тысячи пассажиров (+8,8 процента)». Пассажирооборот в марте достиг отметки в 23,16 млрд пасс/км.

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) готово без всяких тендеров перезаключить контракт на юридическое обслуживание с московской коллегией адвокатов «Межрегион». Общая стоимость адвокатских услуг с 2008 года уже достигла более 1 миллиарда рублей, что специалисты считают беспрецедентным случаем. При этом за защиту интересов Росавиации в судах два десятка юристов должны были получать по 345 тысяч рублей ежедневно, включая выходные. Откуда такие невиданные расценки?

Адвокатская тайна

В 2008 году ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения» заключило на три года договор на оказание юридических услуг с коллегией адвокатов «Межрегион». Многих специалистов тогда удивила цена контракта — 378 млн рублей. Если посчитать, получится, что за каждый день работы нанятые юристы должны были получать по 345 тысяч рублей (с учетом выходных).

Щедрая компания на тот момент подчинялась Росаэронавигации, которая в декабре 2009 года целиком вошла в Росавиацию.

«По поводу договора могу сказать, что все было проведено в рамках закона: был открытый конкурс, в котором принимали участие четыре организации, а мы победили», — заявил представитель коллегии адвокатов «Межрегион». Но рассказать, какие именно работы выполнили юристы на 378 млн рублей, представитель коллегии отказался, сославшись на адвокатскую тайну.

Глава коллегии «Межрегиона» Сергей Юрьев в прошлом работал в следственном УФСБ по Москве и Московской области.

«Был один договор в 2007 году до 2010-го. И по результатам открытого конкурса с нами был заключен договор, который предусматривал возможность пролонгации. Эта пролонгация была в 13-м году и в 16-м. Без увеличения цены. Эти все сделки были согласованы с Росавиацией и уведомлено Росимущество. Вся отчетность по ним, работа реальная была выполнена», — утверждает г-н Юрьев, опять же не уточняя, какие громкие дела его коллегия выиграла в интересах Росавиации.

Если верить СМИ, за свои юридические услуги «Межрегион» получил 1 159 000 000 рублей. Так как в данном случае речь идет о юридической поддержке, а не о сопровождении конкретной сделки, за эти деньги на чиновничью структуру должны были трудиться по 45 сотрудников круглосуточно.

На сайте коллегии «Межрегион»

«Золотой» контракт

На какие юридические услуги Росавиация потратила более одного миллиарда рублей



действительно фигурируют фамилии 46 адвокатов. Однако в списке исполнителей договора указаны лишь 12 человек — 11 адвокатов и один стажер. Примечательно, что в момент заключения договора в Росавиации работали 72 своих специалиста юридических подразделений. Зачем понадобилось подключать еще и сторонних адвокатов?

Конфликт интересов

Начальником управления правового обеспечения и имущественных отношений Росаэронавигации в 2008 году был Владимир Мнишко (сегодня занимает аналогичную должность в Росавиации). Он являлся членом комиссии по рассмотрению крупных сделок, в том числе и «золотого» юридического контракта с «Межрегионом». А двумя годами ранее, еще до того, как Мнишко решил связать себя с госслужбой, он трудился не где-нибудь, а в коллегии «Межрегиона» и дослужился там до должности зампреда.

Решение по контракту с «Межрегионом» тогда и во все последующие годы принимал именно Владимир Мнишко. С тех пор его благосостояние, как отмечают СМИ, резко улучшилось: пентхаус в Куркино в 171 квадратный метр, две дорогие иномарки, пять единиц огнестрельного оружия иностранного производства, ввезенных по спецразрешению МВД, поездки на охоту в Латинскую Америку, золотая карта «Аэрофлота».

Свою подпись на сделке поставили в 2008 году также заме-

ститель начальника отдела Анна Пасько, ставшая позже заместителем Мнишко; Владимир Гришин, по данным силовиков, поставил подпись в обмен на возможность пользоваться услугами кремлевской больницы; Елена Кудлаева являлась близким человеком заместителя руководителя Росавиации Андрея Белякова, друга и товарища по охоте Мнишко. Какой тут можно сделать вывод, если не о различных формах коррупции?

Кстати, глава «Межрегиона» Сергей Юрьев давно входит в состав Общественного совета при Росавиации. Другого бы за конфликт интересов лишили полномочий еще десять лет назад, но в отношении Сергея Юрьева этого почему-то до сих пор не произошло.

Подкинули работенки

Количество коррупционных скандалов в Росавиации в последние годы растет. И, возможно, скоро адвокаты из «Межрегиона», защищая коррумпированных чиновников этого государственного ведомства, обработают-таки свой миллиард.

В июле 2018 года Мещанский суд Москвы арестовал заместителя начальника управления регулирования перевозок Росавиации Юрия Малышева по делу о получении взятки в особо крупном размере. По версии следствия, взятку Малышеву предлагал глава чартерной авиакомпании iFly Евгений Филатов.

Самолеты iFly выполняли рейсы в Турцию, Таиланд, Италию и по

другим туристическим направлениям. В январе-мае прошлого года компания перевезла около 300 тысяч пассажиров (17-е место в России). Росавиация за многочисленные задержки и отмены рейсов сократила чартерную программу iFly на 10 процентов. Уж не за отмену ли этого ограничения и предполагалось «вознаграждение»?

Летом 2018 года также стало известно об аресте генерального директора аэропорта «Якутск» Николая Местникова. По данным следствия, чиновник на протяжении нескольких лет вымогал взятки у местных предпринимателей за ведение коммерческой деятельности в аэропорту. Общая сумма полученных Местниковым взятки составила, по подсчетам Следственного комитета России, около 14 миллионов рублей.

В ноябре-декабре 2017 года два уголовных дела были возбуждены в отношении генерального директора компании «Аэропорты Красноярск» Максима Андраханова. По мнению следователей, он лоббировал интересы фирм-партнеров за взятки, общий размер которых превысил 9 миллионов рублей.

Работы у юристов «Межрегиона» ожидается невпроворот. Впрочем, и они сами могут стать фигурантами уголовных дел и громких судебных процессов. Правоохранительные органы в ближайшее время намерены разоблачить, насколько законной была трата бюджетных средств Росавиации по миллиардному контракту с «Межрегионом».

Николай МОРОЗОВ,
газета «Версия»





Об этом сообщил ведущий конструктор проекта силовой установки Виталий Логинов: «В 2019 году агрегат должен пройти стендовые и сертификационные испытания». ВК-800 — семейство двигателей для лёгких самолётов и вертолётов грузоподъёмностью 1-1,5 т. Российские силовые установки должны заменить иностранные моторы. По мнению экспертов, новый двигатель придаст стимул для развития авиационной промышленности и региональных перевозок, а также снизит зависимость от зарубежных производителей.



Пойдет летать губерния

В 2020 году планируется сертифицировать новейший турбовальный двигатель ВК-800

«Уже прошла макетная комиссия с участием специалистов сертификационного центра ЦИАМ. В этом году рассчитываем на плотную работу с институтом: планируем использовать стендовую базу ЦИАМ и НИЦ ЦИАМ для проведения сертификационных испытаний. Уже обсуждены технические задания и разосланы проекты договоров», — сказал Логинов, выступая на научно-техническом семинаре в Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ) имени П.И. Баранова.

ВК-800 разрабатывается на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА, Екатеринбург) и в «ОДК-Климов» (Санкт-Петербург). В ближайшее время двигатель самолётного типа (ВК-800С) будет собран «в железе» для проведения сертификационных испытаний.

«В 2018 году прошли испытания первые опытные двигатели, на них отработано более 60 успешных запусков. Для проведения лётных испытаний двигателя в составе самолёта выделено два самолёта региональной авиации, один из них переоборудуется в летающую лабораторию», — говорится на сайте ЦИАМ.

Серийное производство ВК-800 будет развёрнуто сразу после получения сертификата. Сборкой двигателя займётся научно-производственный центр «Лопатки. Компрессоры. Турбины» (вблизи Волоколамска). Данное предприятие выпускает большую часть комплектующих для ВК-800. Остальные агрегаты производит Омское моторостроительное конструкторское бюро, «ОДК — Пермские моторы», «Металлист-Самара», УНПП «Молния» (Башкортостан).

«Разработка ориентирована на создание современного надёжного, лёгкого и недорогого экономичного двигателя. Уровень параметров двигателя выбран исходя из условия применения отработанной модели центробежного компрессора и одноступенчатых неохлаждаемых турбин. Эти особенности упрощают конструкцию двигателя и снижают затраты на его производство и эксплуатацию», — отмечается на сайте «ОДК-Климов».

Переход на новое семейство

ВК-800 станет турбовальным двигателем, на основе которого будут созданы силовые установки для самолётов лёгкого класса и вертолётов грузоподъёмностью 1-1,5 т. Как пояснил исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, «это будет семейство двигателей на базе единого газогенератора».

«У всех силовых установок будет общая размерность, однако для каждой машины наши инженеры разработают отдельную модификацию двигателя с учётом специфики, режима полёта и пр. Подобная унификация широко используется в мире, так как позволяет снизить издержки на разработку и серийное производство», — отметил Пантелеев.

На текущий момент известно, что после завершения сертификационных испытаний ВК-800 будет устанавливаться на многоцелевой самолёт L-410UPV-E20, производство которого с 2016 года локализовано на Уральском заводе гражданской авиации. Эта машина широко используется в регионах Российской Федерации для перевозки грузов (около 1 т) и пассажиров (до 19 человек). Также небольшим авиапарком владеет Минобороны.

Самолет был создан чехословацким предприятием Let (сейчас — AircraftIndustries) в конце 1960-х годов для местных авиалиний стран социалистического лагеря. Основным заказчиком этой машины стал Советский Союз. В СССР было продано свыше 800 единиц.

L-410 оказался экономичным, неприхотливым и удобным в эксплуатации многоцелевым самолётом. В связи с высоким спросом его неоднократно совершенствовали. В настоящее время 100 процентов акций чешского предприятия Let Kunovice принадлежат Уральской горно-металлургической компании.

«L-410 — исключительно удачный самолёт, особенно для российских условий. Потребность в нём по-прежнему очень велика. При установке нового бортового

оборудования и замене отдельных агрегатов и узлов — это современная машина, обладающая неплохим экспортным потенциалом. Вполне логично, что в России принята решение локализовать производство L-410 на Урале», — подчеркнул Пантелеев.

Разработка российского двигателя имеет важное значение, поскольку сейчас на L-410 устанавливаются моторы M601 и H80 чешской компании GE Aviation Czech (Walter), которая входит в состав подразделения американской корпорации GeneralElectric. Появление же ВК-800 избавит УЗГА от необходимости приобретать иностранные агрегаты.

По информации «ОДК-Климов», линейкой ВК-800 планируется оснащать лёгкие многоцелевые вертолёты «Ансат», Ка-226, Ка-126 (Ка-128), Ми-54 и другие отечественные винтокрылые машины, на которые сейчас ставят зарубежные двигатели. Так, на «Ансате» установлен американский агрегат PW-207K, а Ка-226 летают на моторах Rolls-Royce (Великобритания) и SafranHelicopterEngines (Франция).

«К большому сожалению, Россия оказалась практически лишена собственных двигателей для авиационной техники лёгкого класса. Это отголоски недостаточного внимания к малой авиации со стороны советского государства и следствие экономического краха 1990-х годов. В результате наша промышленность была вынуждена создавать вертолёты без отечественных двигателей», — пояснил заслуженный лётчик России Владимир Попов.

Однако эксперт уверен, что с началом серийного выпуска ВК-800 ситуация кардинально изменится. По его мнению, переход отечественной авиации на новое семейство силовых установок завершится в течение 2020-х годов. Западные санкции, как считает Попов, лишь придадут положительную динамику процессу импортозамещения.

«Благодаря ВК-800 авиационная промышленность получает дополнительный стимул для развития. Теперь на все лёгкие верто-

лёты и самолёты можно устанавливать отечественные двигатели, которые ничем не хуже импортных. Можно ожидать, что после этого спрос на продукцию авиации лёгкого класса возрастёт, в том числе со стороны государственных заказчиков, включая силовые структуры, предпочитающие не покупать технику с зарубежными агрегатами», — заявил Попов.

«Фактически новое поколение»

ВК-800С превосходит зарубежные аналоги по ряду характеристик: взлётная мощность (900 л.с. против 850 л.с. у чешского H80) и экономичность. Что касается удельного расхода топлива, то у российского двигателя он составляет 0,243 кг/л.с. в час, тогда как у H80 — 0,269, у M601F — 0,287. Как полагают эксперты, ВК-800С соответствует всем современным требованиям.

В ближайшие годы отечественные инженеры планируют разработать еще более совершенные модификации ВК-800. Выступая на конференции в ЦИАМ, проректор по научной работе МАИ Юрий Равикович предложил отказаться от масляной системы и создать «сухой» двигатель — такой тип агрегата отличается повышенной мощностью и надёжностью.

«Если говорить о вертолётостроении, то ВК-800 для нашей страны — это фактически новое поколение. «ОДК-Климов» обладает большим опытом и серьёзными компетенциями в производстве таких двигателей, как ТВ2-117 и ТВ3-117. Но это силовые установки советской эпохи, а ВК-2500 был создан в 2001 году в кооперации с заповорожским «Мотор-Сич». В свою очередь, ВК-800 создаётся, можно сказать, с нуля. Причём все комплектующие, как утверждает разработчик, будут российскими», — сообщил Пантелеев.

Как отмечает ЦИАМ, «создание семейства двигателей на базе газотурбинного ВК-800 для авиационной техники стало инструментом решения государственной задачи по развитию национальной транспортной сети, в частности регионов Сибири и Дальнего Востока».

Непосредственную поддержку проекту оказывает Министерство промышленности и торговли России.

Владимир Попов убеждён, что появление на рынке ВК-800 станет стимулом для развития малой авиации и внутренних перевозок в регионах Российской Федерации. По его словам, новый отечественный двигатель естественным образом снимет ограничения, которые существуют у производителей авиационной техники из-за зависимости от зарубежной продукции.

«Я думаю, что семейство ВК-800 будет конкурентоспособным и при должной поддержке государства вытеснит с внутреннего рынка западные движки. Счёт будет идти на сотни единиц, а это означает, что вложенные в разработку средства окупятся достаточно быстро. К тому же мы полностью закрываем вопрос с санкционными рисками. Большие перспективы открываются и для малой авиации, которая играет роль кровеносной системы в экономике наших регионов», — подчеркнул Попов.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Генеральный прокурор рассказал сенаторам о нарушениях при производстве воздушных судов

Проверка Генеральной прокуратуры России выявила случаи использования несертифицированных деталей при производстве воздушных судов — как самолетов, так и вертолетов, говорится в докладе руководителя ведомства Юрия Чайки, озвученном им в Совфеде. Сообщается, что практически вся проверенная продукция не соответствовала установленным требованиям. Проверки прошли на предприятиях Республики Татарстан, Воронежской, Нижегородской, Ростовской и Ульяновской областях. После них возбуждено семь уголовных дел по статьям о злоупотреблении полномочиями и подделке документов, говорится в итоговом документе по результатам проверки.

На доработку нового военно-транспортного самолета Ил-112В может уйти еще около года

«На доработку и перепроектирование Ил-112В уйдёт, как минимум, 8-10 месяцев, чтобы самолет соответствовал тактико-техническому заданию Минобороны», — рассказал информированный источник в ОПК. По его словам, опытный образец, совершивший первый полет 30 марта, на данный момент пока не отвечает требованиям заказчика по грузоподъемности. Вопрос о сроках изготовления Ил-112В уже дважды поднимался на селекторных совещаниях в Минобороны под руководством Сергея Шойгу - в октябре 2018 и в марте 2019 года. Кроме того, министр отметил, что остается открытым вопрос относительно массы самолета, которая оказалась выше заложенной в ТТЗ.

На самарском предприятии ОДК стартовал проект по освоению аддитивных технологий

В эксплуатацию запущена самая большая в России установка прямого лазерного выращивания из порошковых металлических материалов. Созданное в России оборудование позволяет производить детали до 2,5 м в диаметре. Технология заключается в возможности выращивания «с нуля» на одном станке крупногабаритных корпусных деталей. В качестве пилотных были выбраны детали для газотурбинного двигателя НК-36СТ, диаметром до 2 м — кольцо наружное 4 и 5 ступени и выходной корпус. Проводятся исследования свойств выращенных образцов. К 2021 году номенклатуру изготавливаемых деталей планируется довести до 53 наименований.

«Росэлектроника» создаст первый российский высокоскоростной электронно-лучевой 3D-принтер

Новое оборудование позволит изготавливать сверхпрочные изделия для авиакосмической отрасли, медицины, ювелирного производства, искусства, спорта и автомобилестроения. Первый функциональный образец будет произведен в конце 2020 года. Основными преимуществами электронно-лучевого принтера для печати металлическими порошками, являются большая скорость и точность работы. Высокая скорость и точность работы достигается за счет отсутствия механических деталей в системе перемещения электронного луча. Технология позволяет изготавливать детали практически любой сложности, в том числе изделия размером 0,2-0,4 мм..

Первый полет легкого военно-транспортного Ил-112В обеспечили системы «Технодинамики»

Все узлы и агрегаты для российского военно-транспортного самолета Ил-112В, разработанные и изготовленные предприятиями холдинга «Технодинамика» Госкорпорации Ростех, отработали в штатном режиме в ходе его первого полета. Российский легкий ВТС Ил-112В впервые поднялся в небо 30 марта 2019 года. АО «Технодинамика» выполнило работы по проектированию и поставке таких систем и агрегатов как передняя и основные стойки шасси и гидроцилиндры самолета, система электропривода перемещения закрылков, блоки кислородного питания, рукава в огнестойком исполнении, агрегаты системы электропитания.

«ОДК-Климов» получил сертификат одобрения производственной организации от Росавиации

Санкт-петербургское АО «ОДК-Климов» успешно прошло проверку на соответствие Федеральным авиационным правилам АП-21 в части «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей». ОДК-Климов является разработчиком вертолётных двигателей семейства ТВ3-117/ВК-2500, ВК-2500ПС-03, ТВ7-117В, самолётных двигателей семейства РД-33, ТВ7-117С/СМ/СТ и их систем управления. По итогам проверки ОДК-Климов был выдан сертификат одобрения производственной организации №ФАВТ-И-29. В 2017 году предприятие получило сертификат на соответствие требованиям международного стандарта AS 9100.

Новый серийный Ил-76МД-90А, построенный на заводе «Авиастар-СП», передан на покраску

Воздушное судно под заводским номером 0202 построено в рамках контракта с Министерством обороны России. Согласно производственному графику, специалисты «Авиастара» выполнили полный комплекс работ по производству второго серийного Ил-76-МД-90А, монтажу систем и оборудования, установке современной авионики. Работы по окраске серийного транспортника уже ведутся на специализированном предприятии АО «Спектр-Авиа». Окраска воздушного судна производится на основе российской акрило-уретановой матовой эмали АК-1206. Покрытие имеет специальные защитные свойства, обладает высокой атмосферостойкостью, прочностью, эластичностью.



АЭРОПОРТ 2019

Во «Внуково» запущена в эксплуатацию система координации слотов и формирования расписания

«Новая система координации слотов и формирования расписания, разработанная компанией ООО «АвиаБит» по требованиям АО «Международный аэропорт Внуково», полностью отвечает не только пожеланиям заказчика, но и всем отраслевым документам, которые регламентируют процедуры распределения слотов и формирования расписания полетов аэропорта», — отметил первый заместитель генерального директора МА «Внуково» Дмитрий Ерзакович. Вторым этапом развития автоматизированной системы станет возможность для перевозчиков просмотра свободных слотов и формирование запросов посредством специального защищенного доступа через интернет.

Аэропорт «Казань» — в «Золотой десятке» аэропортов мира по оценке экспертов Skytrax

МА «Казань» занял 9-е место в рейтинге Best Airports 2019: under 5 million passengers — Лучшие Аэропорты 2019 с пассажиропотоком до 5 млн пассажиров. Аэропорт находится в одном списке с такими представителями мировой отрасли, как возглавивший данный рейтинг «Лондон-Сити» (LCY), Люксембург (LUX) и Баку (GYD). МА «Казань» является единственным и первым аэропортом России, включённым в данный рейтинг, чем по праву может гордиться российская отрасль авиатранспорта. В 2019 году казанский аэропорт также первым и единственным среди аэропортов России был удостоен награды Best Airport Staff in Russia & CIS — Лучший аэропортовый персонал.

Министр транспорта поддержал предложение о строительстве на Шикотане короткой ВПП

Министр транспорта Евгений Дитрих считает ликвидацию транспортного неравенства одной из основных задач федеральных властей. «Особое внимание уделяется развитию транспортного комплекса Сахалинской области, которая расположена на островах. Мы поддерживаем соответствующие проекты региональных властей», — цитирует Министра представитель пресс-службы. В феврале спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов во время визита на Шикотан пообещал изучить возможность строительства на острове небольшой взлетно-посадочной полосы для улучшения транспортной доступности.

АП «Красноярск» получил награду от краевой организации инвалидов за качество сервиса

Красноярская краевая общественная организация инвалидов и ветеранов правоохранительных органов и вооруженных сил (ККООВИВ) вручила генеральному директору Международного аэропорта Красноярск Андрею Метцлеру награду «за доброжелательный сервис». «Расширение границ для красноярцев — это наша миссия, а расширение границ для особых категорий граждан, маломобильных пассажиров — это приоритетная цель для всех нас как цивилизованного общества. Такие люди не должны жить с постоянными мыслями, как им перебраться из точки «А» в точку «Б». Это должно быть также легко, как и любому из нас», — подчеркнул Метцлер.

Власти выделяют дополнительно 3 млрд рублей на реконструкцию аэропорта Симферополя по ФЦП

Новая магистральная рулежная дорожка будет построена в аэропорту Симферополя по федеральной целевой программе (ФЦП) развития Крыма. Финансирование реконструкции аэропорта будет увеличено почти на 3 млрд рублей — до 15,5 млрд. Об этом заявил заместитель Министра экономического развития РФ Сергей Назаров. Он уточнил, что всего в 2019 году планируется увеличить финансирование ФЦП развития Крыма примерно на 50 млрд рублей. Корректировки будут внесены в апреле. Ранее Назаров также сообщил о планах властей продлить сроки ФЦП развития Крыма до 2025 года и увеличить ее финансирование еще на 200 млрд рублей.

Одобен проект строительства объектов для центра бизнес-авиации в МА «Внуково-3»

Проектными решениями предусмотрен поэтапный ввод объектов в эксплуатацию. Первый этап включает строительство искусственных аэродромных покрытий и установку светосигнального оборудования на посадочной площадке для вертолетов. На втором — будет сооружен ангарный комплекс в составе ангаров № 1 и № 2 с устройством противопожарной стены. На третьем — будут проложены технологический и пожарный проезды, и патрульная дорога. С целью обеспечения безопасности полетов воздушных судов на мачтах освещения перрона и ангарах планируется разместить заградительные огни. Проектная документация разработана ООО «Союз ЭкоПроект».

Реконструкцию международного терминала АП Якутска планируют завершить в 2022 году

«Реконструкция международного терминала абсолютно необходима. Есть ряд предложений по кредитованию строительства объекта, в том числе со стороны японских компаний, Банка БРИКС. Его стоимость — порядка 1,5 млрд рублей», — рассказал глава региона Айсен Николаев. Он отметил, что реконструкцию можно «реализовать силами самого аэропорта за счет оборотной денежной массы, которая имеется в наличии». «Мы хотим проект завершить в 2022 году», — отметил Николаев. С момента ввода международного терминала прошла почти четверть века. Ожидается, что в 2019 году будет разработана проектно-сметная документация, в 2020 году начнется строительство.

Компания «Аэроэкспресс» намерена увеличить составность поездов в сезон летних отпусков

С 15 апреля в составы на Шереметьевском направлении вцеплены 2 дополнительных вагона. Таким образом, в летний период по маршруту «Белорусский вокзал — Шереметьево» будут курсировать 10-вагонные составы. Увеличение составности на Домодедовском и Внуковском направлениях произойдет в июне: 4-вагонные двухэтажные поезда будут объединены в 8-вагонные составы. Увеличение количества пассажиров на всех направлениях не отразится на пунктуальности и комфорте в пути», — отметила гендиректор «Аэроэкспресс» Алина Бисембаева. Влетний сезон поезда на всех направлениях будут следовать в соответствии с действующим расписанием.



Андрей Шанявский.

Неисправностью шасси было вызвано и АП с самолётом Ан-148-100Е, происшедшее 30 ноября 2017 года после выполнения рейса Иркутск-Уфа. На самолёте были обнаружены разрушения барабана внутреннего колеса, тормозных дисков его тормоза и шины. Разрушение барабана носит усталостный характер и обусловлено дефектами при его изготовлении. Разрушение тормозных дисков носит вторичный характер и произошло в результате перекоса барабана. Шина разрушилась в результате нерасчётных нагрузок, возникших при пробеге самолёта после посадки.



Иван Илларионов

С поломкой шасси связан и инцидент с самолётом Боинг-737-500 авиакомпании «ЮТэйр», происшедший 28 мая 2018 года при выполнении рейса Магнитогорск-Москва. У этого самолёта при взлёте разрушилась ось внутреннего колеса левой опоры шасси. С докладом о расследовании обстоятельств этого инцидента выступил ведущий инженер Авиарегистрации России Иван Илларионов. Он обратил внимание на то, что случай из ряда вон выходящим не является. Ещё 7 ноября 1991 года корпорация Boeing выпустила бюллетень на доработку основных опор шасси самолётов этого типа. Речь шла о креплениях тормоза, детали которого должны быть заменены на те, что имеют новую конструкцию. А 19 апреля 2000 года FAA была выпущена Директива лётной годности о проведении разовых проверок упомянутых деталей на самолётах данного типа. К этому времени были отмечены случаи разрушения данных деталей, но количество происшествий в Директиве указано не было. Исследование показало, что разрушение оси имеет усталостный характер и длительность его развития составила не менее 90 полётов. Причиной разрушения оси является недостаточное сопротивление усталости конструкции оси в зоне крепления корпуса тормоза.

Шасси стало предметом внимания и в инциденте с грузовым самолётом Ту-204С 1 декабря 2017

Окончание. Начало на с. 2

Машина тоже устаёт

Поиск причин отказа авиационной техники является сложным научным исследованием

года после завершения рейса Москва (Шереметьево) — Лейпциг. В рассматриваемом случае поломка произошла с передней опорой шасси и состояла в рассоединении звеньев шлиц-шарнира при посадке. При опускании передней опоры экипаж обратил внимание на её вибрацию, а машина потеряла способность разворота. При осмотре обнаружены рассоединение верхнего и нижнего звеньев шлиц-шарнира, отсутствие оси среднего узла, разрушение деталей крепления систем подтормаживания. Ось среднего узла шлиц-шарнира была обнаружена на ВПП, при этом головка и шайба обнаружены не были и потому на исследование не поступили.

В ходе расследования выяснилось, что передняя опора была установлена на самолёт 15 сентября 2013 года, а изготовлена была 15 декабря 1993 года и первоначально была установлена на другой самолёт этого же типа, но в базовой пассажирской модификации. Срок службы эта опора выработала ещё на первом самолёте до установки на тот, с которым имело место происшествие.

Ряд представленных Александром Тушенцовым (младшим) материалов касался авиационной тематики. Летом 2018 года произошло два случая отказов двигателей самолётов DA-40. Первый имел место 21 июня, второй — 27 июля того же года. Оба самолёта принадлежат Ульяновскому институту гражданской авиации.

В первом случае самолёт совершил вынужденную посадку в 43 километрах от аэродрома Баратаевка. В бортовом журнале была сделана запись, где говорится об увеличении температуры масла и падении его давления. В ходе исследования специалисты обратили внимание на оплавление козырька первого цилиндра. На его доньшке и на стенке были выявлены прогар и трещина. Исследования показали, что разрушение поршня носит усталостный характер и произошло в результате достижения материалом поршня своего предельного состояния, связанного с истощением ресурса в данных условиях эксплуатации.

В целях профилактики подобных случаев было рекомендовано запросить у разработчика и изготовителя самолёта порядок эксплуатации с учётом материалов проведённых исследований.

Во втором случае, т.е. 27 июля, вынужденная посадка также была произведена вне аэродрома в 33 километрах от него. В бортовом журнале была сделана запись аналогичного содержания. В ходе исследования отказавшего двигателя были выявлены трещины днища поршня третьего цилиндра и прогар с трещиной второго. В данном случае в Авиарегистр России также поступили на исследование топливные форсунки, наработка которых была равна наработке двигателя. Форсунки были исследованы на сертифицированном стенде. Результат исследования показал, что прогар поршня второго цилиндра связан с их неработоспособностью, заключающейся в отклонении параметров расхода топлива через них на разных режимах.

Расходы топлива на предпусковом и крейсерском режимах работы двигателя не соответствовали требованиям технических условий. Это и могло привести к образова-

нию трещин в соответствующих поршнях и прогару поршня второго цилиндра. Производитель двигателя, компания Austro Engine, предписывает ограничение срока службы форсунок с их последующей заменой.

С цилиндрами связан и инцидент, происшедший 26 августа 2017 года с самолётом Ан-2 при выполнении авиационно-химических работ. При выполнении

шневом двигателе, но сегодня данный вид силовой установки применяется только на воздушных судах АОН. Самой распространённой разновидностью авиационной силовой установки является газотурбинный двигатель. В одном из его докладов были озвучены результаты специального исследования фрагментов замковых частей лопаток первой ступени турбины ВСУ ТА-12 самолёта Ан-74ТК-100 в связи с инци-



С микрофоном — Александр Тушенцов (старший)

третьего полёта на сороковой минуте в кабине появился дым, но параметры работы двигателя (давление масла и бензина, температура масла и головок цилиндров) были в норме. Экипаж принял решение вернуться на посадочную площадку Енисейск, до которой было 100 километров.

После преодоления 30 километров на высоте 400 метров внутри двигателя раздался удар, сопровождаемый хлопком, после чего началась тряска, мощность двигателя упала, а фонарь кабины пилотов и крылья были залиты маслом. Экипаж совершил вынужденную посадку в лесу. Самолёт получил значительные повреждения, но, к счастью, пожара не было.

Данный случай также из ряда вон выходящим не был. В период с 1967 по 2003 годы имели место 3 случая разрушения головок цилиндров при наработке в интервале 1151-3558 часа. Расследование показало, что причиной разрушения цилиндра стал производственный дефект, состоящий в том, что не были притуплены острые кромки у отверстия под шпильку крепления гильзы к картеру в наиболее нагруженной зоне.

Инцидент имел благополучный исход, но, к сожалению, случай 7 ноября 2017 года с самолётом того же типа окончился трагедией. Самолёт вылетел с аэродрома Экимчан Амурской области, и при удалении 15 километров от аэродрома на высоте 1800 метров экипаж почувствовал в кабине запах бензина. При этом приборы контроля работы двигателя показывали, что он работает штатно. Экипаж принял решение вернуться на аэродром вылета, но при снижении в двигателе начались резкие хлопки, сопровождавшиеся выбросом искр и пламени.

При предпосадочном планировании на высоте 50 метров двигатель остановился. Экипаж увёл самолёт от посадка и произвёл вынужденную посадку за его пределами. После посадки начался пожар, в результате которого самолёт частично сгорел. Командир воздушного судна получил увечья, а пилот-инструктор погиб.

В описанных Андреем Шанявским инцидентах речь шла о пор-

дентом 21 декабря 2017 года (помните и разрушение в процессе запуска). Инцидент произошёл при выполнении рейса Гао-Бомако (республика Мали). После запуска ВСУ произошёл хлопок и её самовыключение, но экипаж решил продолжить полёт, выключив кнопку «Останов». При осмотре ВСУ было выявлено разрушение всех ступеней турбины, первопричиной же явилось разрушение лопаток первой ступени.

В том же году 29 марта инцидент, связанный с двигателем, произошёл с самолётом Ан-24РВ авиакомпании «Псковавиа», на котором выполнялся рейс Мурманск-Архангельск. Когда полёт близился к завершению, в кабине появился дым и упал уровень масла в правом двигателе. Когда давление масла упало до критического уровня, экипаж выключил двигатель и зафлюгировал его, после чего совершил благополучную посадку при работающем правом.

Комиссия по расследованию обнаружила трещину на вале винта. Последний его контроль проводился 28 октября 2016 года после наработки 3886 часов, при этом трещина обнаружена не была. 2 ноября того же года по результатам проведённого контроля ресурс двигателя до очередного ремонта был увеличен с 4000 до 4500 часов. Сведения о контроле этого вала в эксплуатации предоставлены не были, в связи с чем привязать время некачественного проведения его контроля магнитопорошковым методом к конкретной дате не представляется возможным.

С проблемами в двигателе связано и резонансное происшествие 22 августа 2018 года с самолётом Ту-204 авиакомпании Red Wings. В указанный день на этом самолёте должен был выполнен рейс Уфа-Сочи. После взлёта и уборки шасси сработала сигнализация о помпаже первого двигателя, затем — о его перегреве. Бортпроводник наблюдал выброс пламени из этого двигателя. Автоматическая система пожаротушения сработала только после того, как двигатель был выключен. Экипаж принял решение вернуться на аэродром вылета, где успешно приземлился.

Пожар был потушен пожарной командой аэропорта. Андрей Шаняевский, выступавший с докладом по данному происшествию, продемонстрировал видеоклипы с места события. Пожар был потушен не сразу — как показало расследование, он был не керосиновый и не масляный, а титановый. Шаняевский отметил, что существенным недостатком двигателя ПС-90 является предрасположенность титановому пожару, который потушить непросто.

Когда двигатель поступил на исследование, было трудно поверить, что он горел. Но при детальном осмотре были заметны прогар переднего кожуха, а также повреждения наружной обвязки. Корпус компрессора высокого давления, рабочие кольца и направляющие аппараты имели сквозные повреждения. Помимо этого, были повреждены рабочие лопатки 5-13 ступеней ротора компрессора высокого давления.

Причиной титанового пожара стало разрушение кольца направляющего аппарата 6-й ступени компрессора высокого давления. Оно носит сверхмногоцикловый усталостный характер, что обусловлено недостаточным сопротивлением усталости конструкции указанной детали. Это не связано с качеством изготовления, а является конструктивным недостатком. Кольцо разрушается вследствие высокой вибронапряженности. Говоря простым языком, обломки кольца воздушным потоком мотало взад и вперед, и они крушили всё, что попадалось на их пути. При соударении с другими деталями компрессора возникали искры. К счастью, титановый пожар зажег керосиновый не успел. В противном случае, не только от двигателя, но и от самого самолёта осталось бы мало что.

Похоже, что Ту-204 в сводках авиапроисшествий в последние годы — это Епиходов — двадцать два несчастия. В том же 2018 году 18 июня с самолётом этого типа к тому же являющимся «единокровным братом» упомянутого выше (RA-64049) произошёл инцидент, связанный с неисправностью системы кондиционирования воздуха (у Ту-204 их две и расположены они справа и слева по борту).

При выполнении рейса по маршруту Сочи-Красноярск правая система отказала, а левая не успела выйти на расчётный режим. Экипаж снизился до безопасной высоты, где восстановилась работа правой системы, и на этой высоте самолёт дошёл до Красноярска, где благополучно совершил посадку. Расследование по-

казало, что у правой системы кондиционирования воздуха была разрушена турбина. Трещина появилась внутри вала турбины параллельно его оси. Исследование вала показало, что изготовлен он был в соответствии с технологией. Но датчик системы, изготовленный 30 октября 2007 года на предприятии «Сигнал» в Энгельсе, не



Александр Дяченко

ремонтровался ни разу и при ремонте системы кондиционирования не менялся.

Аналогичными по характеру были причины происшествия с вертолётom КА-32С 2 июля 2017 года, который использовался для тушения лесных пожаров в Турции в районе озера Тахтали Бараджи. Вертолёт произвёл три забора воды из озера и три сброса воды на очаги пожара, но когда завис над озером, чтобы произвести четвёртый забор, левый двигатель начал скрежетать и самопроизвольно выключился. Экипаж совершил приводнение, вертолёт опрокинулся на правый борт и затонул. Командир экипажа и второй пилот покинули его через блистер кабины пилотов, бортмеханик и представители Турции — через дверь грузового отсека.

Отказ двигателя стал следствием разрушения лопаток первой ступени компрессора. Разрушение лопаток было типичным для процесса ползучести (медленная, происходящая с течением времени, деформация твёрдого тела под воздействием постоянной нагрузки или механического напряжения).

Дополнением к тематике материаловедения стал доклад по исследованию разрушенного трубопровода гидросистемы двигателя самолёта ВВС Индии. С ним выступил кандидат физико-математических наук, специалист ПАО «ОДК-УИПО» ОКБ имени А. Люльки Максим Артамонов. Трубопровод, о котором шла речь в до-

кладе, подводит топливо в гидродвигателе управления створками реактивного сопла. Причиной разрушения трубопровода стала многоцикловая усталость.

На заседании также были представлены инновационные решения для расследований авиационных происшествий. Член Совета ОРАП Александр Дяченко представил решение для реверс-инжиниринга систем регистрации данных для восстановления полётной информации при расследовании авиационных происшествий. Специалистами МАК было разработано программное обеспечение, с помощью которого было восстановлено 28000 изображений, включая относящиеся к авиационному происшествию.

Александр Дяченко также представил методику восстановления полётной информации БПЛА. Отдельное его выступление было посвящено фотограмметрическому анализу видеозаписей при расследовании авиационных происшествий. Для проведения такого анализа могут использоваться материалы съёмки как статических камер, так и различных устройств, на которые снимают свидетели происшествия. Данная методика применялась при расследовании катастрофы самолёта ТВС-2МС 19 декабря 2017 года, унёсшей жизни четырёх человек.

Материалы съёмки статической камеры в сочетании с данными GPS использовались для расследования аварии самолёта «Корвет» 1 августа 2018 года. Аналогичная методика применялась для расследования происшествия с планером «Пионер-УТ» 29 мая 2016 года в посёлке Гаврилов Ям (Ярославская область). При левом развороте на посадочный курс планер зацепил землю левой консолью крыла и столкнулся с землёй. Для восстановления картины происшедшего использовались видеофайлы очевидца. А также фотографии с места происшествия и с мест расположения других воздушных судов.

Начальник отдела надёжности АО «УЗГА» Владимир Двоеглазов остановился на аспектах безопасности полётов, связанных с качеством горюче-смазочных материалов. Он сакцентировал свое выступление на проблеме образования густококсистентных отложений на деталях редукторов ВР-14 вследствие попадания консистентной смазки НК-50 в масляную систему редуктора, что приводит к разрушению шарикового подшипника.

Двоеглазов также отразил проблемы, связанные с дефектами агрегатов топливрегулирующей аппаратуры вертолётных двигателей ТВ2-117 и ТВ3-117 всех модификаций, связанных с частотой применяемого топлива. В докладе были затронуты проблемы, о которых сегодня речь идёт практически на всех конференциях по авиотопливно-обеспечению. Ещё в 2011 году из авиационных правил ФАП-89 исключены требования регулярных проверок качества топлива, помимо этого, с того же года отменена обязательная сертификация топлива.

Доктор технических наук, профессор Сергей Мусин представил доклад о результатах исследования бесплатформенной инерциальной навигационной системы (БИНС) учебного самолёта. Происшествие имело место в апреле 2018 года. В ходе учебного полёта было отмечено расхождение фактических данных по крену и тех, что показывали приборы. Кроме того, действительности не соответствовали и вычисленные БИНС значения расчётной вертикальной скорости полёта, углов крена и тангажа.

Лётчик-инструктор и курсант пытались увести самолёт с опасной высоты, что оказалось невозможно. Инструктор принял решение катапультироваться. Самолёт перешёл в отвесное пикирование и столкнулся с землёй. В ходе расследования было выявлено повреждение лазерного гироскопа.



Александр Тушенцов (младший)

Обзор представленных материалов приводит к главному выводу: сегодня для объективного расследования причин технических отказов важны достижения не только прикладных наук, но и фундаментальных.

Консолидация научной и инженерной мысли — такова одна из основных задач ОРАП.

Пётр КРАПОШИН

НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

Делегация ГК по ОрВД посетила Всемирный конгресс по организации воздушного движения

Делегация ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» во главе с генеральным директором Предприятия Игорем Моисеенко посетила Всемирный конгресс по организации воздушного движения в столице Испании - Мадриде. В рамках форума российская делегация провела рабочие встречи с руководством провайдеров АНО Болгарии, Польши, Финляндии, Чехии, Италии, членов КС «Евразия». Обсуждались вопросы повышения эффективности взаимодействия, обмена опытом и расширения сотрудничества. Специалисты Госкорпорации по ОрВД посетили стенды зарубежных производителей, познакомились с последними разработками в области автоматизированных систем УВД.

Тюменский укрупненный центр ЕС ОрВД посетили Секретарь Совбеза и полпред Президента России

По поручению Главы государства Секретарь Совета безопасности Николай Патрушев и полномочный представитель Президента РФ в Уральском федеральном округе Николай Цуканов с рабочим визитом посетили город Тюмень. После выездного совещания с руководителями уральских регионов, представителями федеральных министерств и ведомств, Патрушев и Цуканов посетили Тюменский укрупненный центр Единой системы ОрВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири». Руководители высоко оценили оснащенность современным оборудованием и работу центра ЕС ОрВД. В зоне его ответственности расположены 19 аэродромов, из них 4 — международных.

Компания «Курсир» представила мобильный радиометрический комплекс на ATM Congress

Подразделение Объединения РТС - компания «Курсир» представила мобильный радиометрический комплекс на прошедшем в Мадриде седьмом всемирном конгрессе по управлению воздушным движением World ATM Congress 2019. Генеральный директор компании Виталий Муниров отметил, что благодаря использованию БЛА в качестве носителя измерительного оборудования достигнута сокращение длительности и стоимости предварительных проверок аэронавигационного и светосигнального оборудования, а также снижение негативного воздействия на окружающую среду в сравнении с аналогичными комплексами на летающих лабораториях — самолетах.

В Санкт-Петербургском ЦОВД проходят приемо-сдаточные испытания МПСН «Мера»

В Санкт-Петербургском центре ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Запада» продолжаются испытания оборудования широкозонной многопозиционной системы наблюдения (МПСН) «Мера». Система сконструирована таким образом, что отвечает всем современным требованиям, предъявляемым к системам наблюдения за воздушным пространством. Для осуществления лётной проверки был использован самолёт-лаборатория Beechcraft King Air 350i филиала «Аэроконтроль». Заявленная дальность превысила расчётные показатели, что позволяет в приграничной зоне наблюдать за воздушным движением сопредельных государств (Финляндия, Эстония, Латвия).

ГК по ОрВД подвела итоги обслуживания воздушного движения во время Универсиады

Руководство Корпорации подвело итоги обслуживания воздушного движения во время проведения XIX Всемирной зимней универсиады 2019 года в Красноярске. Филиалами «Аэронавигация Центральной Сибири» и «Аэронавигация Западной Сибири» в воздушном пространстве в районе Красноярска в целях обеспечения безопасности устанавливались зона ограничения полётов и запретная зона. Разрешения на полеты выдавались межведомственным оперативным штабом, в который входили представители силовых структур, Росавиации. Планы полётов обрабатывались оперативными органами Единой системы ОрВД. Нарушение порядка ОВД было зафиксировано лишь один раз.

В Югорском центре ОВД осуществлен переход на международный стандарт ИКАО — QNH в футах

В службе движения внесены изменения в технологии работы диспетчеров УВД, подготовлены поправки в АНПА Ханты-Мансийск, АИП РФ, разработаны новые схемы захода на посадку, основанные на прогрессивных возможностях оборудования ЛККС, проведена тренажерная подготовка персонала УВД и обучение специалистов службы ЭРТОС. Благодаря четким действиям специалистов центра, переход на QNH, был выполнен без замечаний и в установленный срок. Аэродром Ханты-Мансийск стал одним из первых в РФ, успешно перешедших на данный стандарт. Напомним, что в настоящее время по QNH уже работают аэродромы Пулково (Санкт-Петербург) и Симферополь.

Филиалу «Крымаэронавигация» в структуре ГК по ОрВД Симферополе исполнилось 5 лет

Ровно 5 лет назад после воссоединения Крыма с Россией было принято решение о создании семнадцатого филиала ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». 3 апреля 2014 года в структуре ГК появился филиал «Крымаэронавигация», зона ответственности которого охватывает воздушное пространство площадью около 170 тысяч кв. км над Крымским полуостровом и акваториями Черного и Азовского морей. Сегодня в руках диспетчеров филиала находятся современные разработки российской промышленности - КСА УВД «Галактика» и КСА ПИВП «Синтез», которые позволяют обслуживать большее, чем раньше, количество воздушных судов, в 2018 — почти 38 тысяч рейсов.

Интенсивность полетов ВС ГА в небе России в феврале 2019 года увеличилась на 7 процентов

По оперативной информации пресс-службы ФГУП «Государственная корпорация по ОрВД», в феврале нынешнего 2019 года российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 113,9 тысячи полетов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 7 процентов. Об этом сообщает Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). По данным этого ведомства, на международных воздушных линиях было выполнено более 57,2 тысячи полетов, рост составил 4,3 процента, включая 21,7 тысячи транзитных полетов, рост — 3,2 процента. Число внутренних полетов составило 56,6 тысячи, рост при этом отмечен — 9,9 процента.



ИНТЕГРАЦИЯ

Денис Мантуров и Ильхам Алиев обсудили перспективные направления бизнес-партнерства

По словам главы Минпромторга России, диалог между нашими странами развивается динамично. Говоря о развитии отношений в области авиационной промышленности, Денис Мантуров подчеркнул: «Создание на территории Республики Азербайджан сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов типа «Ми», в настоящее время находится в проработке. Планируется создать полноценное ремонтное предприятие, которое могло бы работать с нашей вертолетной техникой, используемой в Азербайджане». В качестве интересной для обсуждения темы Министр также назвал поставки легких пассажирских судов, в том числе не подводных крыльях.

В ожидании рейсов из России власти Египта открывают новый курорт со своим аэропортом

На побережье Красного моря в Египте уже в этом году вырастет новый аэропорт. Он разгрузит воздушные гавани курортов Хургада и Марса Алам и привлечёт на юг страны, где море сохранилось в идеальном состоянии, дополнительных туристов. Кроме того, путешественники смогут отправиться отсюда на близлежащие острова. В их числе красивейший Забаргад. Об этом сообщают египетские СМИ. Первыми аэропорт Беренис опробуют немецкие туристы. На данный момент туроператоры Германии ищут новые возможности для размещения отдыхающих на западном побережье Красного моря. Пока Беренис не может похвастаться большим количеством качественных отелей.

Международный аэропорт «Кольцово» стал участником программы «India Friendly»

Международный аэропорт Кольцово (холдинг «Аэропорты Регионов») присоединился к программе «India Friendly». Сертификат участника представителям аэропорта вручил сегодня руководитель Русского Информационного Центра в Индии Пареш Навани. Присоединение к программе означает, что аэропорт Кольцово готов к приему индийских путешественников, имеет необходимую инфраструктуру и технологии обслуживания. Одними из важных критериев, обязательных для участника программы, являются наличие национальной индийской кухни или реализация ее основных принципов, навигация и системы информирования на доступном для туристов из Индии языке и др.

Поставка «Белавиа» лайнеров Boeing 737 MAX приостановлена до снятия всех вопросов по БП

«Поставок не будет пока не будут решены все вопросы безопасности. Мы видим, что тот срок, который изначально был рассчитан — конец мая — будет изменен. Как только все аспекты безопасности по этой модели будут сняты, мы только сможем рассмотреть вопросы поставки», — рассказал директор департамента по авиации министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Артем Сикорский. Наряду с этим он не исключил возможность закупки авиакомпанией самолетов другого производителя. В частности, «на прошлой неделе в Париже мы обсуждали с французской стороной предложение, которая может сформировать компания Airbus», — сообщил Сикорский.

Летчики и техники из Казахстана прошли обучение по эксплуатации вертолета Ми-171А2

Учебный центр Улан-Удэнского авиационного завода завершил подготовку группы первых иностранных специалистов по управлению и обслуживанию вертолета Ми-171А2. В рамках контракта на поставку вертолета обучение прошли пилоты и инженерно-технический персонал гражданской авиации Казахстана. Иностранные специалисты изучали аэродинамику Ми-171А2, конструкцию и техническую эксплуатацию вертолета, его авиационное и радиоэлектронное оборудование, а также двигатель ВК-2500 (с цифровой системой управления) и ВСУ. Практические занятия летчики прошли в Казахстане, на месте базирования вертолета, который передан заказчику в начале года.

Прибыль airBaltic по итогам 2018 года выросла на 46 процентов и составила 5,4 миллиона евро

По сравнению с 2017 годом прибыль airBaltic в 2018-м выросла на 46 процентов и составила 5,4 млн евро, заявил в интервью Латвийскому телевидению исполнительный директор предприятия Мартин Гаусс. Он также рассказал, что в прошлом году доходы авиакомпании были свыше 400 млн евро, что на 18 процентов больше, чем в 2017 году. Кроме того, airBaltic перевезла 4,1 млн пассажиров в 2018 году — прирост на 17 процентов по сравнению с 2017-м. «Еще один хороший год для предприятия, чем мы гордимся», — добавил Гаусс. Осенью этого года Airbus A220-300 останутся единственными реактивными самолетами во флоте предприятия. airBaltic совсем откажется от Boeing 737.

Состоялся первый технический рейс с новой взлетно-посадочной полосой аэропорта Минска

«Это был рейс в рамках процесса сертификации второй взлетно-посадочной полосы. Первый официальный рейс, как и анонсировалось, ожидается в конце апреля — начале мая», — рассказали в пресс-службе воздушной гавани. Ввод второй взлетно-посадочной полосы позволит главной воздушной гавани страны принимать все виды пассажирских лайнеров. В частности, по информации Министерства транспорта и коммуникаций РБ, сегодня активно ведутся переговоры по организации трансконтинентальных перелетов. Сегодня полеты из столичного аэропорта выполняются более чем по 40 международным направлениям Европы, Ближнего Востока и других регионов.

«Ред Вингс» открыла летнюю чартерную программу полетов из аэропорта Перми в Турцию

Из Международного аэропорта «Пермь» в рамках летнего расписания начали выполняться чартерные рейсы в Турцию. Первый рейс в Анталию выполнила авиакомпания «Ред Вингс». Борт Airbus 321 был заполнен на 100 процентов. Всего в период летнего расписания 7 российских авиакомпаний планируют 531 вылет из аэропорта «Большое Савино» на Средиземноморские курорты Турции. В летний период чартерные рейсы будут выполняться не только в Анталию, но и в новое для пермяков прямое направление — Аланью. Теперь любителям курортов Турции не придется часами добираться до своих отелей. Новый аэропорт «Газипаша» находится всего в 30 минутах езды от Аланьи.

В нынешнем году исполняется 85 лет Юрию Гагарину. Настало время вспомнить и тех, кто шёл по этому пути вместе с ним и кто помогал ему. Этой теме была посвящена встреча с заслуженным испытателем космической техники Леонидом Александровичем Китаевым-Смыком. Сам он в космос не летал, но тот труд, который он проделал на земле, сопоставим с тем, который проделали сами космонавты.



Встреча состоялась в Малаховке, в библиотеке, расположенной в посёлке МЭЗ. Организатором мероприятия выступила Татьяна Гордеева, директор музея истории посёлка Малаховка. Она напомнила малоизвестные страницы биографии своего земляка — выдающегося деятеля науки и техники, создателя систем связи для космических летательных аппаратов, генерал-лейтенанта Ивана Мещерякова (1922-2012).

В Малаховке он прожил более 30 лет. Являлся ветераном Великой Отечественной войны, став позднее героем книги Эммануила Казакевича «Звезда» и одноимённого фильма. После войны закончил вечернюю школу и Академию имени Куйбышева, стал радиоинженером. Иван Мещеряков не только разработал радиооборудование для Первого искусственного спутника Земли, но и обосновал саму возможность передачи сигналов, придя к выводу, что абсолютного вакуума в космосе нет. Именно Мещеряков является создателем военной радиосистемы «Корунд».

В 1987 году он возглавил группу по разработке системы ГЛО-НАСС. Работа по её созданию в годы перестройки была приостановлена, но в дальнейшем, уже в перестройку, возобновилась. К сожалению, до воплощения проекта в повседневную практику Иван Васильевич не дождался.

Иван Мещеряков обеспечивал космическую связь, даже когда её становилось невозможно поддерживать посредством наземных систем — в дело вступали специальные корабли, бороздившие Индийский океан. На одном из них, носившем имя «Юрий Гагарин», участвовал в экспедициях и сам Мещеряков. В советские годы существовало несколько таких кораблей, до нынешних дней дожил только этот — остальные разрезаны на металлолом. За «последнего из Могикан» сегодня борется Музей истории освоения Мирового океана, находящийся в Калининграде, где названные корабли и базировались.

Одним словом, Иван Мещеряков обеспечил связью все космические полёты, включая и тот, исторический, совершённый Юрием Гагаринным.

Леонид Китаев-Смык в своём выступлении рассказал историю своего знакомства с Космонавтом № 1. Состоялось оно в ЛИИ имени М.М. Громова, при котором в 1959 году был создан секретный Отдел авиационной и космической медицины. Официально он именовался «Отдел № 28».

Леонид Александрович также изложил предысторию появления космических ракет. Изначально

Они были первыми

Дорога в космос начиналась на проходной ЛИИ имени М.М.Громова в Жуковском

С.П. Королёв усовершенствовал V-2, на основе которых создавались отечественные баллистические ракеты для доставки ядерного оружия. Из коллектива, созданного С.П. Королёвым, выделились два КБ — одно, находящееся по сей день в Реутове, возглавил В.П. Челомей, второе в Днепропетровске создал М.К. Янгель. С.П. Королёв обратился к Генеральному секретарю ЦК КПСС Н.С. Хрущёву с предложением строить ракеты, несущие в космос не бомбы, а человека. На это предложение генсек ответил согласием.

Что должен представлять собой космический корабль — решение было найдено не сразу. Рассматривались варианты придать ему форму пули (почти такую форму имеют корабли семейства «Союз»), предлагалось даже изготовить его в виде ящика. Но инженер Феоктистов решил, что корабль должен иметь форму шара (как, собственно говоря, и было сделано).

Н.С. Хрущёв поставил задачу: с запуском человека в космос во что бы то ни стало опередить американцев. В США, в отличие от СССР, работы по организации и подготовке космического полёта секретными не были. Задача решалась поэтапно: сначала будущий космонавт (в США говорят — астронавт) должен был совершить полёт в пределах атмосферы, затем суборбитальный полёт и лишь после этого — орбитальный.

Чтобы опередить США, времени было мало. Для космического корабля необходимо было создать собственное приборное оборудование. Эту задачу решил талантливый инженер Сергей Даревский. Он предложил Королёву заключить секретное соглашение с секретной лабораторией ЛИИ № 47 (в которой под его руководством работали студенты-бауманцы). Сведения об этом соглашении дошли до руководства ЛИИ. После этого было создано партийное собрание (разумеется, секретное), в результате которого Даревскому был объявлен... строгий выговор с занесением в личное дело за авантюризм в науке. ЛИИ рассматривался исключительно как институт, в компетенции которого находились самолёты, а не космические корабли.

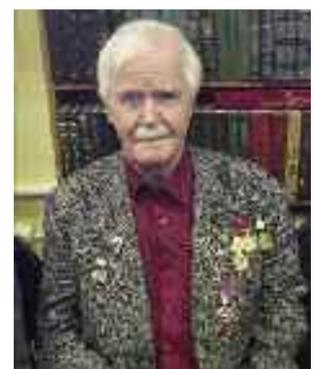
Даревский обратился за помощью к Королёву. «Я против партии не пойду», — ответил генеральный конструктор. — Но могу тебе обещать, что если вовремя сделаешь прибор, получишь Ленинскую премию. А если не сделаешь — значит, ты и есть авантюрист в науке».

И всего за несколько месяцев студенты Даревского изобрели уникальные приборы. Студент Макаров создал прибор, представляющий собой миниатюрный глобус функцией часов. В полёте космонавт может видеть, над какой точкой Земли он летит. Включая тормозной двигатель, космонавт знает, где он приземлится.

Когда настало время набирать будущих космонавтов, было распространено более 2000 анкет. Кандидат должен был летчиком-истребителем и обладать ростом от 1,68 до 1,74 метра. Если рост будет больше, он не поместится в кабину, а меньше — не дотянется до прибора. Помимо этого, кандидат в космонавты должен быть и хорошим парашютистом — двигатели мягкой посадки в то время ещё не были созданы. У первых космонавтов кресло находилось в отдельной капсуле, которая уже в атмосфере отделялась от корабля, и на ней космонавт приземлялся с парашютом. Важным

качеством кандидата была и дисциплинированность, состоявшая в подчинении любым приказам.

После рассылки 2000 анкет согласно ответили меньше чем 300 человек. О том, что они должны стать космонавтами, речи не было — им предлагалось оставить лётную работу и заняться неким интересным делом. Те же, кто согласился, прошли медицинскую комиссию и освидетельствование в военном авиационном госпитале (он и по сей день существует и находится в Сокольниках). Там из 200 с лишним человек выбрали 20 самых здоровых и крепких. Отбор сделал Николай Петрович Каманин, который был и прекрасным психологом. Те, кто был выбран, прошли и проверку на честность. Им дали таблетки, после которых болела голова. На следующий день на головную не пожаловался никто... кроме Юрия Гагарина. Он и был выбран — за честность.



Леонид Китаев-Смык

Все кандидаты, за исключением одного, не имели никакого образования, кроме лётного училища, которое «на гражданке» приравнивалось к техникуму. Поэтому все они были направлены в Академию имени Н.Е. Жуковского, находившуюся в ту пору в Петровском путевом дворце. Туда для знакомства с кандидатами приезжал и С.П. Королёв. Папка с их делами была у Каманина. Все они были разложены по алфавиту, но получилось так, что первой оказалась папка с делом Юрия Гагарина. Она оказалась единственной, оказавшейся не на месте.

За Гагаринным должен был следовать Виктор Горбатко, но остальные папки лежали строго в алфавитном порядке. В годы войны Каманин командовал штурмовым авиационным полком, вооружённым самолётами Ил-2. В его полку служил Георгий Береговой — единственный, кто стал космонавтом в достаточно солидном возрасте. Но изначально Каманин был против того, чтобы Берегового посылать в космос.

Когда создавался первый отряд космонавтов, не было и специального тренажёра. Его создали молодые инженеры Геннадий Носов и Эмиль Кулагин. Построен тренажёр был на производственной базе ЛИИ. Возник и вопрос, где тренировать будущих космонавтов, кому тренировать и как. В качестве места была выбрана спецполиклиника ЛИИ, только что построенная в то время. Два этажа были заняты, третий оставался пустым. На нём и размещился Отдел авиационной и космической медицины.

Уже была создана и 47-я лаборатория, где работал Леонид Китаев-Смык. Возглавлял её талантливый инженер Николай Тимофеев, специально выписанный туда из Ленинграда. В дальнейшем лабораторию возглавил бывший его заместитель Андрей Клочков. В качестве рабочих помещений использовался коридор, а в помещениях были поставлены кровати.

Однажды из того кабинета, ко-

торый был закреплён за Китаевым-Смыком, вышел смеющийся человек. Леонид Александрович в это время подгаивал провода к катapultному креслу для реактивного истребителя, чтобы измерять частоту пульса и брать кардиограмму у лётчика. Работа у Леонида Александровича не ладилась, и незнакомец сказал: дай мне попробовать, может быть, у меня получится. С ним вместе удалось быстро припаять провода. Это и был Юрий Гагарин. Всего было четыре комнаты. В одной из них находились сотрудники спецслужб. Поликлиника находилась не на территории ЛИИ, а рядом, и все будущие космонавты ходили на территорию в их сопровождении.

Из всех кандидатов были выделены трое, которым выдали удостоверение космонавтов даже до первого космического полёта. Они прошли подготовку, позволяющую посадить корабль в любой точке земного шара, если автоматическая система посадки не сработает. Удостоверение нужно было для того, чтобы на месте посадки предъявить его. То, что значилось под номером 1, принадлежало Юрию Гагарину. Второе получил Герман Титов, третье — Григорий Нелюбов. Он в космос так и не полетел из-за того, что однажды позволил себе ненадолго отлучиться в магазин, находящийся на нынешней площади Громова, за газированной водой. Несмотря на то, что ни в один полёт его не взяли, в отряде космонавтов он продолжал числиться.

Леонид Китаев-Смык принимал участие в отработке приземления и приводнения. В Феодосии космонавты сбрасывали с космическим снаряжением с самолёта. Костюм имел воротник, который при прыжке в воду наполнялся воздухом и вытаскивал космонавта вверх.

Ещё до знаменитого полёта Юрия Гагарина был разработан проект орбитального ракетоплана, рассчитанного на двух космонавтов. Этот проект имел недостаток: заправка топливом занимала 5 часов, и всё это время космонавт должен находиться в корабле вверх ногами. Военные медики заявили, что это недопустимо. Так как работа была секретной, до сих пор неизвестно, какое КБ работало по этому проекту.

Работа по созданию ложементов для этого ракетоплана была поручена лаборатории № 47. Юрий Гагарин, обучаясь в Академии имени Н.Е. Жуковского, сам разработал орбитальный самолёт — его проект стал его дипломной работой.

Леонид Китаев-Смык занимался также изучением невесомости. Для исследования этого явления использовалась специально доработанный самолёт Ту-104, из салона которого убраны пассажирские кресла и багажные полки — таким образом он становился похожим на балетный зал (сегодня для этой цели применяется Ил-76). Леонид Александрович совершал полёты на этом ВС, проводя опыты с различными животными — рыбами, мышами, кроликами, собаками и кошками. Рыбок приходилось покупать в зоомагазине и везти на электричке в полиэтиленовом пакете. В таких полётах принимал участие знаменитый лётчик, ветеран Великой Отечественной войны, дважды Герой Советского Союза Амет-Хан Султан.

Со времени основания первого отряда космонавтов прошло более полувека. Но достижения тех лет по-прежнему остаются актуальными. И космонавтика продолжает своё развитие бок о бок с авиацией.

Григорий ГОРДОН

Еще в 1990 году в Венгрии и Польше вышла книга «Гагарин — космическая ложь?». Ее автор, венгерский писатель Иштван Немере, утверждал, что Гагарин не облетел планету 12 апреля 1961 года. Он утверждал, что на самом деле корабль «Восток» стартовал в космос на несколько дней раньше и на его борту находился летчик-испытатель Владимир Ильюшин.

Далее, утверждал автор, после приземления Ильюшин выглядел настолько плохо, что его нельзя было демонстрировать миру как первого космонавта. Тогда-то на роль космонавта № 1 и был якобы срочно подобран парень с широкой улыбкой и прекрасными анкетными данными — Юрий Гагарин. А позднее, чтобы тайна невзначай не всплыла, утверждал автор, Гагарину устроили катастрофу во время тренировочного полета на самолете. И первый космонавт погиб.

В новой книге Антона Первушина «Космическая мифология», которая должна выйти в свет, разбирается этот «космический миф».

Автор задается вопросом: кто такой Иштван Немере? Писатель-диссидент, долгое время проживший в Польше и после возвращения в Венгрию выпустивший более 60 фантастических и детективных книг. То есть он всю жизнь писал остросюжетную литературу. Его миф о полете Гагарина, считает Первушин, основан на другом мифе, который появился незадолго до полета 12 апреля.

11 апреля 1961 года в газете Daily Worker, появилась заметка, в которой сообщалось о том, что 7 апреля на космическом корабле «Россия» совершил полет советский летчик-испытатель Владимир Ильюшин. Советские официальные лица выступили с опровержением, но история полета Ильюшина быстро обросла подробностями.

В конце прошлого века на Западе даже вышел фильм «Сокровище космонавта», посвященный Владимиру Ильюшину. По версии, изложенной в фильме, Ильюшин стартовал с космодрома Байконур 7 апреля 1961 года. Затем на космическом корабле «Восток» он совершил три витка вокруг Земли, при этом связь с наземными службами у него была утрачена. В результате ему пришлось перейти на

Был ли в космосе Гагарин?

Оказывается, есть «эксперты», утверждающие, что не он стал первопроходцем во Вселенной



ручное управление. Космонавт вынужден был совершить аварийную посадку в Китае, где был арестован местными властями.

Только через год Ильюшина передали Советскому Союзу по секретному соглашению между странами.



Впрочем, все, о чем шла речь в фильме, основывалось лишь на нескольких интервью. Отечественные исследователи полагают, что источником мифа стала авария межконтинентальной ракеты, запущенной 9 апреля 1961 года с полигона Тюратам.

Но оказывается, вопрос, летал ли Гагарин в космос, поднимают до сих пор.

В то же время западная политическая элита сразу признала полет Юрия Гагарина фактом. Президент Джон Кеннеди доверял сообщившей об этом полете разведке и направил Никите Хрущеву поздравительную телеграмму.

В своей новой книге Первушин отмечает, что документальный

фильм «Первый рейс к звездам», выпущенный в 1961 году, более чем наполовину состоял из постановочных сцен. Почему так, разговор особый.

Главный же вопрос, летал ли Гагарин в космос, сводится к вопросу, существовала ли техническая воз-

можность для осуществления этого полета в апреле 1961 года. Ответ однозначен: существовала. К апрелю 1961 года техника и наземные службы были готовы к полету человека. И полет ожидаемо состоялся.

«Претензии к достоверности информации о первом пилотируемом космическом полете выдвинули западные журналисты, недобровольные секретностью вокруг программы «Восток», — отмечает в своей книге Первушин. Позже появилась фантазия о замене настоящего космонавта Владимира Ильюшина «поддельным» Юрием Гагариным.

Версия разваливается при сопоставлении с архивными документами и свидетельствами авторитетных очевидцев, резюмирует автор.

Антон Первушин — известный популяризатор космической темы. Литературную карьеру начинал как писатель-фантаст, написав «Завоевание Марса» и «10 мифов о советской фантастике».

В 2011 году вышла его книга о Юрии Гагарине «108 минут, изменившие мир». «Это была книга не столько о Гагарине, сколько о подготовке и осуществлении первого полета в космос», — отмечал Первушин в одном из интервью. — Я долгое время полагал, что история Юрия Алексеевича Гагарина как человека хорошо изучена, что официальным биографиям можно верить. Но в 2011 году были опубликованы новые рассекреченные документы, которые вступили в противоречие с известными ранее биографиями космонавта.

Оказалось, что в книгах о Гагарине много вымысла. С другой стороны, в этих биографиях остается много «белых пятен», особенно когда речь идет о его жизни после полета. Мне стало обидно за космонавта, недавно я написал книгу «Юрий Гагарин: один полет и вся жизнь», в которой постарался показать, что реальная жизнь Гагарина отличалась от примитивной картинки, созданной пропагандистами и биографами.

Если появятся еще какие-то документы — например, личный дневник Гагарина, — то, вероятно, отдельные эпизоды снова придется уточнить или пересмотреть, считает писатель.

За минувшие десятилетия в гонке за овладение космическим пространством Россию обошли другие страны. Вместе с тем, опросы ВЦИОМ показали, что 76 процентов россиян до сих пор думают, что Россия лидирует в освоении космоса. Опрашиваемые также считают, что Россия соперничает в этой сфере США и Китаем. Эксперты рассказали, почему сложилась такая ситуация.

ны по высокотехнологичному экспорту, сами американцы закупают у нас ракетные двигатели», — сообщил Rogozin.

Независимый эксперт по космонавтике, кандидат технических наук Вадим Лукашевич отметил, что у первых лиц страны нет понимания, зачем она вообще нужна и что даёт. Космонавтика не является значимым вопросом.

«Интервью Дмитрия Rogozina, рассказ о том, что вот мы построим лунную базу на обратной стороне Луны, — это пустой треп. Когда речь всерьёз заходит о лунных базах — это вопрос не уровня Rogozina, для таких общенациональных задач о них должен говорить даже не Дмитрий Медведев, а ещё выше. Но у нас, к сожалению, всё вот так.

Сейчас Роскосмос уже даже не национальное космическое агентство, а всего лишь государственная корпорация, средство влияния на которую — совет директоров, совершенно закрытая организация. Кстати, это менее прозрачная и подконтрольная структура, чем государственные органы, потому что там и исчезают деньги», — сообщил Вадим Лукашевич.

Он также отметил, что полученных от американцев за космический извоз денег, а именно 3 миллиардов рублей, хватило бы для постройки новой ракеты, но этого по каким-то причинам не происходит.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

Андрей Дутов выступил за изменение механизма бюджетного финансирования НИР в рамках ГОЗ

Такое предложение гендиректор Национального исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского», председатель Экспертного совета при Комиссии Госдумы по правовому обеспечению развития организаций ОПК высказал на парламентских слушаниях. С целью снижения уровня рисков, при выполнении ОКР по созданию перспективных образцов вооружения, военной и спецтехники, повышения качества планирования Дутов предложил внести изменения в ФЗ «О государственном оборонном заказе», где определить, что решение о начале ОКР принимать только после того, как заказчик получит четкое обоснование готовности технологии к реализации.

Специалисты ЦАГИ изучают специфику условий для создания арктического транспорта

Развитие Арктики — одна из приоритетных целей государства на сегодняшний день. Причем это не только освоение богатейшей минерально-сырьевой базы, но и создание социально-экономических гарантий для населения. В институте разработан ряд концептуальных проектов перспективного скоростного вертолета для использования в медицинских, спасательных операциях и обслуживания удаленных от береговой черты нефтедобывающих платформ или проходящих по Северному морскому пути судов. Следующим этапом этой работы станет создание программного комплекса для моделирования спасательных, медицинских авиационных операций на земле и на море.

МГТУ гражданской авиации стал призером всероссийской олимпиады по иностранному языку

Команда Московского государственного технического университета гражданской авиации стала призером в двух номинациях в III этапе Всероссийской студенческой олимпиады по иностранному языку (английский в технических вузах). В рамках олимпиады студенты ведущего университета ГА Михаил Матяш, Григорий Гаспарян и Глеб Родионов стали лауреатами конкурса «Научно-популярный лекторий» (устная часть олимпиады), заняв 2 место, а также бронзовыми призерами письменной части. Организатором олимпиады является Московский государственный технический университет им. Баумана, в числе участников — десятки команд технических вузов.



ОДК и РГАИС договорились о сотрудничестве в области интеллектуальной собственности

Объединенная двигателестроительная корпорация в рамках Московского международного салона изобретений и инновационных технологий «Архимед» подписала с Российской государственной академией интеллектуальной собственности (РГАИС) соглашение о сотрудничестве. Среди основных направлений: совместная реализация научно-исследовательских и образовательных проектов; предоставление студентам РГАИС возможности прохождения практики и стажировки в структурных подразделениях АО «ОДК»; учреждение именных стипендий лучшим студентам и содействие в их трудоустройстве; проведение совместных исследований, семинаров и пр.

Специалисты исследуют вопрос увеличения высоты сброса жидкости с пожарных самолетов

Летом 2016 года во время тушения пожаров в Иркутской области разбился самолет Ил-76 МЧС России. Авиатанкер работал на малой высоте в условиях сильного задымления и сложного рельефа. Поднявшись выше, возможно, летчики избежали бы этой ситуации. Но смогли бы они тогда выполнить задачу? Вопрос влияния высоты на эффективность формируемой заградительной полосы орошения изучили специалисты ЦАГИ. В результате выяснено, что высота сброса воды может быть увеличена без существенных потерь эффективности пожаротушения для ВС средней грузоподъемности (до 14 т воды) с 60 до 90 м, а для тяжелых авиатанкеров (до 40 т воды) — с 75 до 140 м.

В стенах МГТУ ГА прошел День карьеры, собравший 18 потенциальных работодателей

В Московском государственном техническом университете гражданской авиации прошел День карьеры. В стенах университета собрались представители 18 организаций, среди которых были авиакомпании, аэропорты, авиастроительные компании, организации по техническому обслуживанию, а также линейные управления МВД РФ в аэропортах Шереметьево, Домодедово и Внуково. День карьеры — традиционное для вуза мероприятие, своеобразная профессиональная площадка для подбора кадров. Здесь студенты могут ознакомиться с вакансиями, договориться о практике и даже записаться на стажировку или передать свои резюме в организации, заинтересованные в выпускниках МГТУ ГА.

Лауреатом XIII Всероссийской конференции по проблемам механики стал ученый ЦАГИ

В этом году XIII Всероссийской конференции молодых ученых «Проблемы механики: теория, эксперимент и новые технологии» прошла в Академгородке г. Новосибирска. ЦАГИ стал одним из организаторов мероприятия. В конкурсе докладов молодых ученых, студентов и аспирантов, который проходит в рамках конференции, призовое место заняла работа специалиста института Владислава Вершкова. Он представил результаты тестовых расчетов аэродинамических характеристик жесткого несущего винта на режиме горизонтального полета. В числе конкурсантов был доклад начальника лаборатории научно-производственного комплекса Татьяна Наговицыной с коллегами.



«Юра, прости!»

Эксперты поведали о положении России в области пилотируемой космонавтики

Руководитель Института космической политики Иван Моисеев считает, что в российской космонавтике продолжается системный кризис. Эксперт напомнил, что все космические достижения России за минувший год, это дыра в одном «Союзе» и падение второго. На фоне достижений других стран — и в особенности Илона Маска — данные результаты выглядят более чем скромно.

«Системный кризис означает, что вся система работает плохо. Возьмите образование, подготовку новых кадров, инженеров. Систему приоритетов, ценностей — везде космонавтика у нас сильно провалена по сравнению с другими странами. Не праздничная картина, я бы сказал», — сообщил эксперт.

Руководитель Роскосмоса Дмитрий Rogozin отмечал, что США закупают российские ракет-

ные двигатели несмотря на санкции. Rogozin также сказал, что российские предприятия, занятые в космической отрасли занимают лидирующие позиции в мире.

«Какие-то предприятия у нас на высоте, и не просто конкурентоспособны, а первые в мире. Например, ракетное двигателестроение. Не лишним будет напомнить, что до сих пор, несмотря на нарастающие санкции против нашей страны и обрезаение возможностей нашей стра-

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Генпрокуратура выявила нарушения в СЛО — специальном летном отряде «Россия»

«По поручению Президента осуществлены мероприятия по надзору за соблюдением законодательства о безопасности полетов в «СЛО «Россия», — доложил Совету Федерации генпрокурор Юрий Чайка.

Прокуратурой выявлены нарушения по срокам службы самолетов, сроков летной годности, использование ненадлежащих тренажеров, говорится в поступившем в Совет Федерации докладе генпрокурора Юрия Чайки о состоянии законности и правопорядка в РФ в 2018 году. Вскрыты факты подготовки пилотов на не уполномоченным органом тренажерах, выполнения полетов при отсутствии необходимого оборудования и без проведения требуемых работ на воздушных судах, нарушения при подтверждении летной годности и продлении срока службы самолетов», — говорится в докладе. Организована работа по модернизации навигационного оборудования парка воздушных судов, отмечается в тексте.

Авиадиспетчеры начали наблюдать за рейсами над Атлантикой с помощью АЗН-В

Диспетчеры Канады, Исландии и Великобритании в тестовом режиме используют технологию автоматического зависимого наблюдения-вещания ADS-B (АЗН-В) за самолетами над Северной Атлантикой.

Как сообщает Flightglobal, за организацию наблюдения отвечает компания Aireon, настроившая спутники Iridium Next на прием сигналов АЗН-В в феврале 2019 года и запустившая систему зависимого наблюдения 2 апреля. По оценке Aireon, после полного ввода в строй АЗН-В общие риски, связанные с перелетами через Атлантику без диспетчерского сопровождения, снизятся на 76 процентов. В настоящее время 95 процентов всех самолетов, выполняющих полеты над Атлантикой, уже оборудованы системами АЗН-В. Технология эта постепенно вводится в действие по всему миру. В США абсолютно все пассажирские самолеты должны получить системы АЗН-В к 1 января 2020 года, а в Европе — к июню.

Завершена работа над резолюцией VIII форума «Безопасность на транспорте»

Итоговый документ Форума за подписью члена комитета по безопасности Государственной Думы РФ Анатолия Выборного был направлен во все российские субъекты и органы власти для учета в работе.

Общественная резолюция-2018 включает 7 тематических направлений и 5 регулятивных блоков. Документ направлен на совершенствование государственной политики и законодательства в сфере обеспечения комплексной безопасности на транспорте. Главная цель итогового документа — повысить адресность предложений и их ориентированность на практический результат. По итогам 2018 года в Общественную резолюцию включено 259 предложений. Инициаторами рекомендаций выступили 75 представителей профессионального сообщества. Более 80-ти предложений поддержаны и будут учтены государственными органами исполнительной власти в работе. Итоговая Резолюция размещена на официальном сайте.

Образцы ДНК жертв авиакатастрофы в Эфиопии будут идентифицированы в Лондоне

Образцы ДНК пассажиров и членов экипажа самолета Boeing 737 MAX8 Ethiopian Airlines, потерпевшего катастрофу 10 марта, отправят для идентификации в Лондон, сообщает агентство Bloomberg.

Как отмечается в сообщении американского агентства со ссылкой на информацию Министерства транспорта Эфиопии, сейчас останки 157 жертв находятся в одной из больниц Аддис-Абебы. Также сообщается, что образцы человеческой ткани были собраны для проведения идентификационных тестов сотрудниками Интерпола и британской организации по работе в условиях чрезвычайных ситуаций Blake Emergency Services. 10 марта в авиационной катастрофе самолета компании Ethiopian Airlines погибли 157 человек, в том числе трое россиян. Выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби Boeing 737 MAX8 упал примерно в 60 км к юго-западу от эфиопской столицы (в районе города Бишофту).

Рашид Нургалиев: Уровень безопасности аэропорта Петрозаводска должен быть повышен

Об этом заместитель секретаря Совета безопасности России Рашид Нургалиев заявил в ходе своего выступления на заседании Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия Карелии.

Все замечания, выявленные при проведении проверки аэропорта транспортной прокуратурой, должны быть устранены оперативно. «Замечания существенные, и без их устранения могут возникнуть вопросы с точки зрения обеспечения безопасности полетов и пользующихся услугами гавани пассажиров», — отметил Рашид Нургалиев. Как ранее сообщалось, секретарь Совбеза России, председатель Государственной комиссии по подготовке к юбилею Николай Патрушев заявил об увеличении интенсивности полетов в республике. Прорабатывается вопрос открытия международных маршрутов. Добавим, что строительство нового аэровокзального комплекса в Петрозаводске должно быть завершено к 1 мая 2020 года.

Министр обороны Японии подтвердил катастрофу истребителя над Тихим океаном

Министр обороны Японии Такэси Ивая официально подтвердил, что истребитель F-35A Военно-воздушных сил самообороны, исчезнувший накануне во время учений с радаров над Тихим океаном, разбился.

Как заявил Ивая, обломки самолета были найдены в Тихом океане в районе префектуры Аомори. Поисковые операции сил самообороны и береговой охраны Японии продолжаются. Новейший японский истребитель пятого поколения F-35 Lightning II, поднявшийся с авиабазы «Мисава» на северо-востоке острова Хонсю, исчез с экранов радаров во время выполнения полета над Тихим океаном, сообщили ВВС самообороны Японии. По данным военного ведомства, истребитель совершал полет у побережья префектуры Аомори, когда с ним был потерян радиолокационный контакт. В тот момент он находился в 135 км от побережья префектуры над Тихим океаном. На борту истребителя находился один пилот.



Уже сейчас после двух катастроф с участием самолетов серии Boeing 737 MAX следователи выясняют, удавалось ли FAA должным образом осуществлять надзор за Boeing. Похоже, дитя у семи нянек заступая оставалось без глаза.

Специальную комиссию для проверки процесса сертификации самолетов Boeing 737 MAX Федеральным авиационным управлением (FAA) создало со своей стороны и Министерство транспорта США, сообщает Wall-StreetJournal. Ее возглавили бывший генерал ВВС США и экс-глава транспортного командования Дэррен Мак Дью и экс-глава Международной ассоциации пилотов Ли Моак.

По данным газеты, ранее министерству транспорта США уже приходилось создавать подобные комиссии для выявления недостатков в работе авиационного управления США, а также для предложения законодательных и административных изменений в его работе. Ранее,помним, министр транспорта США Элейн Чао распорядилась проверить процесс сертификации самолета Boeing 737 MAX8.

После второй авиакатастрофы большинство стран, включая Россию и США, закрыли свою территорию для пролета самолетов этой модели. Концерн Boeing выпустил заявление, в котором подчеркнул, что верит в безопасность данной модели, но обещал выпустить дополнение к программному обеспечению и к руководству по тренировке пилотов.

Темпы создания Boeing 737 MAX были «безумными» из-за боязни американского авиастроительного концерна проиграть конкуренцию Airbus, пишет The New York Times.

Бывшие и действующие сотрудники компании рассказали изданию, что Boeing изначально намеревался создать новый самолет «с нуля», на что ушло бы примерно десять лет. Однако весной 2011 года тогдашний глава компании Джеймс Макнерни — младший узнал о готовящейся сделке между American Airlines и Airbus на поставку A320neo, что означало бы для Boeing потерю доминирующего положения на рынке. Тогда руководство американского производителя решило отменить создание нового лайнера, а вместо этого в срочном порядке обновить Boeing 737.

Проект 737 MAX был запущен уже через три месяца, еще через шесть месяцев компания уже подготавливала полетную документацию нового лайнера. В сентябре 2012 года Boeing начал предлагать новый самолет авиакомпаниям, а в июле 2013-го была оформлена его окончательная конфигурация. Первый самолет 737 MAX 8 был выпущен в ноябре 2015 года — есь цикл создания лайнера занял порядка четырех лет.

Один из бывших дизайнеров концерна, работавший над 737 MAX, рассказал газете, что тогда за неделю делалось по 16 технических чертежей для нового лайнера — вдвое больше обычного. Их утверждали также вдвое быстрее обычного, а менеджеры выдерживали людей из других департаментов концерна, если кто-то покидал проект. А один из технических инженеров рассказал изданию, что ему приходили сырые

Рука руку моет

Boeing получил от властей США широкие полномочия, благодаря влиянию и связям



чертежи, без четких указаний, какие инструменты использовать для прокладки проводки в новом самолете. Ему говорили, что все недоработки будут исправлены «позднее по ходу работы».

Сегодня уже известно: в 2018 году Boeing потратила \$15 млн на лоббирование своих интересов в Конгрессе, Федеральном агентстве гражданской авиации (FAA) и других ведомствах. Компания использовала связи и влияние, чтобы добиться ослабления государственного надзора и получить больше полномочий по оценке безопасности своих самолетов.

К настоящему времени FAA в предварительном порядке одобрило разработанное специалистами корпорации Boeing обновление к программному обеспечению MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System, «система улучшения характеристик маневренности»), позволяющее более плавно реагировать на резкое заваливание самолетов серии Boeing 737 MAX на крыло. Об этом сообщила газета The Wall Street Journal со ссылкой на источники в администрации Трампа.

Обновленная система в случае такого маневра не подавляет остальное оборудование в рубке самолета и не реагирует на ложные показания одного или двух датчиков. Модификация позволяет автоматически опустить носовую часть самолета 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. Корпорация предстоит проверить обновление ПО и иные изменения в ходе испытаний в лабораторных условиях на земле, а затем в воздухе. Этот этап возможно завершить через несколько недель, уточняет The Wall Street Journal.

«Мы ознакомим около 200 пилотов и представителей авиакомпаний с изменениями в системе улучшения характеристик маневренности самолета, — сообщил в ходе телеконференции вице-президент Boeing Майк Синнет. — При этом участники встречи смогут наблюдать на стенде моделирование условий полета как при прежних, так и при новых функциях этой системы». По его словам, эта система «на протяжении сотен часов проверялась на испытательных стендах, а также в ходе нескольких полетов для сертификации, верификации и де-

монстрации ее возможностей».

Представитель Boeing, просящий не упоминать его имени, сообщил журналистам в ходе телеконференции, что «вопрос о том, когда именно новое программное обеспечение будет установлено на самолеты Boeing 737 MAX8, зависит от национальных регулирующих органов». «На установку обновленного программного обеспечения потребуется около часа, а продолжительность последующей подготовки экипажей самолетов, оснащенных этой системой, зависит от авиакомпаний, использующих самолеты этого типа». При этом он отказался обсуждать вопрос о возможности компенсаций авиакомпаниям, которые несут убытки в связи с приостановкой полетов Boeing 737 MAX8.

Естественно, рынок тут же отреагировал на эти заявления. Крупнейшая в Индонезии бюджетная авиакомпания Lion Air приняла решение вообще отказаться от дальнемагистрального самолета Boeing 747-400 и заменить его на лайнеры Airbus A330-900NEO. Об этом написала газета The Jakarta Post со ссылкой на заявление представителя перевозчика Дананга Мандала.

По его словам, «компания использовала данный самолет в течение 10 лет на внутренних маршрутах». Вместе с тем, «переход на лайнеры Airbus является стратегическим шагом, отвечающим запросам современности», отметил он. Первый такой самолет, как ожидается, придет в Индонезию в мае, а до конца года Lion Air получит еще два подобных лайнера. Всего же по контракту бюджетный перевозчик подписал контракт на покупку 10 лайнеров Airbus A330-900NEO.

LionAir занимает примерно 40 процентов рынка авиаперевозок Индонезии, в 2017 году компания обслужила около 51 млн пассажиров. Авиаперевозчик является вторым по величине лоукостером в Юго-Восточной Азии после малайзийской AirAsia. В парке находится почти 300 самолетов, большинство из них фирмы Boeing — модификации 737. В ближайшее время единственными дальнемагистральными самолетами Lion Air станут Airbus A330-900NEO. Компания выполняет рейсы как внутри страны, так и за ее пределами, в частности в Австралию, Индию, Малайзию, Сингапур, Таиланд.

Но еще более критичной для Boeing стала реакция объединенной Европы. Апелляционный орган Всемирной торговой органи-

зации подтвердил вывод третьей группы от 2017 года о том, что США субсидировали производство самолетов Boeing в ущерб экономическим интересам корпорации Airbus посредством налоговых послаблений. Это следует из опубликованного на прошлой неделе в Женеве решения ВТО.

«Апелляционный орган поддержал выводы пани арбитраж о том, что снижение налогов, принятое 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 торговых переговорах, говоривший на условиях конфиденциальности. 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.

Вместе с тем, Апелляционный орган не поддержал позицию ЕС по ряду других оспаривавшихся Брюсселем американских программ налоговой поддержки. Он заявил, что не может установить, являются ли эти программы субсидированием производства самолетов Boeing.

Напомним, тяжба между ЕС и США по поддержке самолетостроения восходит к событиям 2004-2006 годов, когда Брюссель обвинил Вашингтон в субсидиях Boeing. Первая процедура рассмотрения спора состоялась в 2006 году. Шестью годами позже США заявили, что отменили субсидии. ЕС с этим не согласился и инициировал создание третьей группы. В 2017 году она вынесла решение о том, что американская сторона не предприняла должных шагов по устранению негативных последствий субсидирования Boeing.

Как бы то ни было корпорация Boeing намерена сократить производство самолетов Boeing 737 MAX. Компания уточнила, что это позволит ей «сосредоточить усилия на сертификации программного обеспечения». В заявлении также отмечается, что руководство Boeing на данный момент не планирует уменьшать штат сотрудников, которые занимаются выпуском лайнеров.

Мониторила ситуацию
Анна СОЛЬЦ

Американский экспериментальный самолёт Stratolaunch Model 351 совершил первый полёт над пустыней Мохаве на юго-западе США. Машина считается крупнейшим в мире летательным аппаратом. Как утверждает разработчик, она предназначена для вывода спутников на низкую околоземную орбиту. Однако коммерческая целесообразность проекта под вопросом, отмечают эксперты. По их мнению, в разработке Stratolaunch заинтересован в том числе Пентагон, который может использовать самолёт для транспортировки военных служащих и запуска баллистических ракет.



Самый гигантский в мире самолёт-носитель Stratolaunch успешно совершил первый полет

По стопам Ричарда Брэнсона

Разработка Stratolaunch Model 351 началась в 2011 году. В основу проекта легла концепция «воздушного старта». Она позволяет выводить на орбиту спутники и космические корабли без использования космодромов.

Первопроходцами в этой сфере считаются Virgin Galactic британского миллиардера Ричарда Брэнсона и американская корпорация Scaled Composites. Во второй половине 2000-х годов они создали двухфюзеляжный самолёт-носитель White Knight Two, предназначенный для запуска суборбитального многоразового корабля SpaceShipOne (сейчас — VSS Unity).

Первый полёт White Knight Two состоялся 21 декабря 2008 года. Однако коммерческая эксплуатация самолёта до сих пор не началась. Инженерам пришлось доработать системы управления машиной. Кроме того, не был создан двигатель для VSS Unity. Первый полёт с включённой силовой установкой прошёл только 5 апреля 2018 года и продолжался не более 30 секунд.

«Воздушный старт» — это перспективная концепция, призванная упростить и удешевить вывод на орбиту космических аппаратов. Однако на этом направлении учёные сталкиваются с огромным количеством трудностей. Прежде всего необходима надёжная капсула для пуска, а также двигатель достаточной мощности для ракеты-носителя или космического корабля», — отметил Попов.

Одним из инвесторов разработки Stratolaunch стал Пол Аллен, сооснователь корпорации Microsoft. Он вложил в проект порядка \$200 млн. По словам бизнесмена, новый самолёт будет выполнять функцию «аэропорта для спутников». Генеральным конструктором Stratolaunch был назначен Бёрт Рутан, который работал ранее над VSS.

По задумке разработчика, Stratolaunch должен подниматься на высоту 9 тысяч м, которая считается оптимальной для отделения полезной нагрузки. На ракете-носителе включается реактивный двигатель, который выводит спутники на околоземную орбиту.

На самолёте будут использо-

ваться ракеты лёгкого класса PegasusXL производства Orbital Sciences Corporation. Масса полезной нагрузки одного носителя составляет 443 кг. В общей сложности Stratolaunch сможет нести до трёх PegasusXL. Также в проекте участвует компания Space Exploration Technologies (SpaceX) Илона Маска. Предприятие разрабатывает многоступенчатый ускоритель массой 222 т.

Как считает Попов, Stratolaunch сможет выводить на орбиту одновременно около десяти спутников. Тем не менее, даже в случае успешной реализации данного проекта США всё равно продолжат использовать космодромы.

«Современные спутники весят десятки килограммов, некоторые образцы ещё меньше. Если Stratolaunch доведут до ума, это позволит американцам достаточно оперативно выводить орбиту космические аппараты. Недостатком проекта является ограниченность мест базирования — для такого гиганта требуется полоса длиной не менее 4 км. Перебросить Stratolaunch в любую точку земного шара не получится без предварительной модернизации инфраструктуры», — отметил эксперт.

«Курс на милитаризацию»

Stratolaunch впервые продемонстрировали публике 31 мая 2017 года. Генеральный директор Stratolaunch Systems Джин Флорид отметил, что самолёт «станет важным рубежом на пути к созданию удобного, надёжного и привычного способа доставки грузов на низкую околоземную орбиту».

После презентации начались наземные испытания машины. В сентябре 2017 года состоялся запуск двигателя, в декабре — первая полётно-посадочной рулёжки по взлётно-посадочной полосе. В 2018 году Stratolaunch совершил несколько «пробежек» по аэродрому для отработки взлёта. Пуск ракеты-носителя во время полёта запланирован на 2020 год.

«Американцам предстоит ещё много работы. Продемонстрированные во время первого полёта результаты ни о чём не говорят. На текущий момент США только доказали, что могут поднять такую огромную машину в воздух. Важнейшие испытания ещё впереди. Это бу-

дут пуски ракет-носителей и десятки полётов различной степени сложности для получения различных сертификатов», — подчёркивает Попов.

Как полагает эксперт, негативное влияние на проект оказывают очень высокие расходы — только одна ракета-носитель стоит порядка \$40 млн. По мнению Попова, опытно-конструкторские работы растянутся как минимум на несколько лет, а затраты на их выполнение могут составить несколько миллиардов долларов.

В августе 2018 года издание Quartz обратило внимание на отсутствие потенциальных заказчиков у StratolaunchSystems и усомнилось в экономической целесообразности проекта. Журналисты предполагают, что проект курирует и финансирует Минобороны США. В частности, Пентагон якобы рассматривает Stratolaunch как платформу для применения противоспутникового оружия.

В пользу этой версии свидетельствует тот факт, что объекты StratolaunchSystems посещали вице-президент Майк Пенс и министр ВВС Хизер Уилсон. Кроме того, одним из членов совета директоров компании (до перехода на работу в Пентагон) был нынешний заместитель министра обороны США по исследованиям и разработкам Майкл Гриффин.

В беседе с RT военный эксперт Юрий Кнутов выразил мнение, что высокотехнологичный проект Stratolaunch не может реализовываться без участия Пентагона. По его словам, Минобороны США рассчитывает использовать различные модификации самолёта для запусков спутников и баллистических ракет. Также аналитик не исключает, что Stratolaunch будет выпускаться в транспортной модификации для ВВС США.

«Stratolaunch — это проект двойного назначения, интерес военных к нему очень высок. Использование такого самолёта в военной сфере отвечает концепции «звёздных войн», которую продолжает реализовывать Дональд Трамп. Это курс на милитаризацию космоса, направленную против России и Китая. Я сомневаюсь, что Stratolaunch может окупиться в коммерческой сфере, поэтому наряду с частными инвестициями проект получает финансовую помощь из Пентагона», — подчеркнул эксперт.

Конструкционно Stratolaunch напоминает американский проект ConqroyVirtus, предлагаемый в начале 70-х годов для транспортировки челноков Space Shuttle. Также существовал российский проект самолёта-триплана «Геркул» («Молния-1000») 1992 года от НПО «Молния». Однако все эти проекты так и остались на бумаге, в отличие от Stratolaunch Model 351. Существует и более мелкий эксплуатируемый двухфюзеляжный самолёт-носитель White Knight Two, тоже созданный компанией ScaledComposites для туристического космоплана Space Ship Two.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

«Сингапурские авиалинии» признаны лучшей авиакомпанией мира по версии сайта Trip Advisor

«Сингапурские Авиалинии» уже второй год подряд становятся лучшей авиакомпанией мира по версии известного сайта для путешественников Trip Advisor в рамках премии Travellers' ChoiceAward. Лауреаты престижной для трэвел-индустрии премии Travellers' ChoiceAwards в номинации «Авиакомпания 2019» отбирались на основе отзывов путешественников по всему миру. Особое внимание уделялось таким параметрам как качество сервиса и услуг, а также удовлетворенность клиентов. Для определения победителей Trip Advisor использует алгоритм, который учитывает количество и качество отзывов об авиакомпании и ее рейтинги за последние 12 месяцев.

США дадут право голоса Китаю и Евросоюзу при возобновлении полетов Boeing 737 MAX

Компания Boeing и FAA заручатся одобрением других стран при возобновлении эксплуатации пассажирских самолетов серии 737 MAX. Для этого FAA сформировало группу с участием представителей Бразилии, Китая, Евросоюза, Канады, Индонезии и Объединенных Арабских Эмиратов, сообщает газета The Wall Street Journal. Данный шаг, который был немислим для США до катастрофы Boeing 737 MAX в Эфиопии, призван восстановить доверие в мире к продукции американской корпорации. Этому органу «предоставлены широкие полномочия» в области проверки процесса сертификации 737 MAX на предмет безопасности. Возглавил группу экс-председатель FAA Кристофер Харт.

Airbus планирует размещать пассажиров в специальных модулях для грузовых отсеков

Модули для багажных отсеков разрабатываются Airbus совместно с французской компанией Safran с 2018 года. По данным AviationWeek, первым лайнером, который их получит, станет A330. Позднее их получат и A350. В качестве основы разработчики взяли бортовые модули для отдыха экипажа, в которых могут проводить свое свободное время летчики и бортпроводники во время длительных перелетов. В Airbus и Safran полагают, что с помощью новых модулей авиаперевозчики смогут расширить список услуг, оказываемых на борту самолетов. В частности, в багажные отсеки самолетов могут быть установлены детские игровые комнаты, спальные зоны или переговорные комнаты.

Акции Hanjin — головной компании KoreanAir выросли после смерти главы авиаперевозчика

Председатель крупнейшей в Южной Корее компании скончался в Лос-Анджелесе после хронической болезни. KoreanAir входит в крупный концерн HanjinGroup, который также возглавлял бизнесмен. В последние годы скандалы вокруг семьи Чо Ян Хо возникали часто. В 2014 году его старшая дочь заставила самолет компании отца прервать вылет из Нью-Йорка и высадил стюарда из-за недовольства обслуживанием. Младшая дочь однажды кинула в подчиненного стакан на одном из совещаний авиакомпании, а сын неоднократно оказывался в полиции после дебошей. Самого бизнесмена обвиняли в уклонении от уплаты налогов, а его жену — в нападении на служащих.

Finnair представляет новые дорожные наборы для пассажиров бизнес-класса от Marimekko

Вместе с расширением маршрутной сети и запуском нового рейса Хельсинки-Лос-Анджелес Finnair продолжает развивать партнерские отношения с финским дизайнерским домом Marimekko, в рамках которого авиакомпания представляет ряд новых аксессуаров для пассажиров бизнес-класса. Обновленные дорожные наборы появятся на всех межконтинентальных рейсах, выполняемых лайнерами A350 и Airbus A330. Они были разработаны для того, чтобы гармонично дополнить новые постельные принадлежности в бизнес-классе дальнемагистральных рейсов Finnair, украшенные классическим принтом Kaivo темно-синего цвета от первой художницы Marimekko Майи Исола.

Реджеп Эрдоган назвал условия РФ по С-400 выгоднее сделки с США по системам Patriot

По данным турецкого агентства «Анадолу», президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган подтвердил, что Анкара ожидает поставок С-400 в июле 2019 года. Агентство Bloomberg также сообщает, что страна продолжает совершать платежи за С-400. Со своей стороны, помощник Президента РФ Юрий Ушаков сообщил, что президенты России и Турции Путин и Эрдоган проведут в Москве переговоры, на которых, в частности, обсудят поставку С-400. Как сообщалось, Турция приобретает четыре дивизиона С-400, сумма контракта составляет \$2,5 млрд. А министр обороны Турции Хулуси Акар в марте заявил, что размещение С-400 в Турции начнется в октябре 2019 года.

WSJ: Концерн Boeing не получил в марте ни одного заказа на самолеты семейства 737

Первые за семь лет Boeing не продала за месяц ни одного самолета семейства 737, сообщает газета TheWallStreetJournal. По данным издания, компания за предыдущий месяц поставила заказчикам 11 самолетов Boeing 737 MAX, что более чем вдвое ниже показателей предыдущих месяцев. Так, в феврале Boeing выполнила 27 заказов на самолеты данной модели, а в январе — 24. При этом за первый месяц весны компания получила всего три заказа на частные бизнес-джеты семейства 737 и ни одного — на пассажирские самолеты для коммерческих авиакомпаний. При этом за Boeing числятся еще 4625 невыполненных заказов на 737 MAX и 78 — на более старые модификации самолета.

Пассажир Hainan Airlines закинул в двигатель самолета мелочь на счастье — и сел в тюрьму

Житель Китая по фамилии Ся собирался вылететь с женой и четырехмесячной дочерью в город Урумчи. В честь первого полета ребенка мужчина решил кинуть несколько монет в двигатель: по его словам, это действие должно было принести удачу и обеспечить безопасность в путешествии. Монеты провалились между ступеньками трапа и упали возле двигателя, где впоследствии их отыскали сотрудники авиакомпании. Все происходящее заметил охранник, который и вызвал полицию. В результате рейс задержали на 40 минут для осмотра самолета. А г-н Ксиа заключили под стражу на 10 дней за угрозу безопасности пассажиров, сообщает китайский новостной портал Sina.



В первые месяцы нового 2019 года сразу семь стран выпустили монеты, посвященные различным памятным сюжетам развития мировой авиации. Из них две — Австрия и Германия начали чеканку новых авиационных серий, монеты которых будут выпускаться ещё несколько лет.

Австрийская серия называется «Мечта о небе». Все монеты серии чеканятся из серебра и имеют номинал 20 евро. Аверс вышедшей монеты посвящен Икару и воздушному шару братьев Монгольфье. На реверсе — Отто Лилиенталь, летящий на своем планере. В ноябре этого года выйдет вторая монета серии — «Эра моторного полёта».



Мемориал Киньонеса в центре перуанской столицы

Новая немецкая серия монет называется «В воздухе» («IN DER LUFT»). Выпуск серии продолжится до 2021 года — в год по монете. Все монеты серии чеканятся из медно-никелевого сплава и номиналом 10 евро. При чеканке их применяется новая технология, практически исключающая подделку монет. На некотором расстоянии от центра штамповано полимерное прозрачное кольцо. Заметим, что ещё кто-либо в мире подобной технологией не обладает. На реверсе первой монеты изображен летящий в горах парашютант.

Монетный двор Парижа продолжил выпуск серии памятных монет из драгоценных металлов «История авиации». Аверс всех монет серии имеет одинаковое изображение — два пилота и разбросанные по полю монеты самолеты французских конструкций — от «Фармана» до А380. На реверсе помещено изображение того самолета, которому посвящена монета. Монеты из серебра имеют номинал 10 и 50 евро, из золота — 50 и 200 евро.

Выпуск 2019 года посвящен «Конкорду». На аверсе монет изображен этот авиалайнер во время взлета с наклонным носом. На заднем плане видна взлетно-посадочная полоса. Также линиями помечены маршруты, по которым «Кон-



Германия: 10 евро

корд» летал из Парижа в Нью-Йорк. В 2018 году в серии «История авиации» вышли монеты, посвященные двум транспортным самолетам. Это — легендарная С-47 «Дакота» времен Второй мировой войны. Как гражданский вариант самолет известен, как Дуглас DC-3 или Ли-2 в СССР. На второй монете изображен послевоенный турбовинтовой С-160 «Transall», который в 2018 году отпраздновал свое 55-летие.

Звонкая поступь истории

Авиация на монетах чеканки начала 2019 года



Перу: 1 соль 100 лет ВВС

Центральный резервный банк Перу 29 января 2019 года выпустил в обращение памятную серебряную монету номиналом 1 соль, посвященную 100-летию национальных ВВС. На её реверсе изображен в полете над гористой местностью истребитель NA-50, который принимал участие в перуано-экваторской войне 1941 года. На таком истребителе летал национальный герой Перу Хосе Абелардо Киньонес Гонсалес, погибший 23 июля 1941 года. Выполняя боевой вылет, летчик попал под мощный огонь противозенитной обороны противника, его самолет охватило пламя. Однако Киньонес Гонсалес не покинул с парашютом машину, а направил её на противозенитную батарею экваторцев.

Портрет героя помещен на банкноту Перу номиналом 10 новых солей, ав столице Перу — Лиме ему воздвигнут памятник. В честь его подвига 23 июля объявлен Днем ВВС Перу. В 2007 году, то есть, через 65 лет после гибели, Киньонеса из лейтенантов посмертно произвели в генералы.



Истребитель-бомбардировщик NA-50. В Перу эти самолеты называли Торито

Истребитель North American NA-50 был создан на базе учебно-тренировочного самолета NA-16 и оснащен двумя пулеметами калибра 7,62 мм (0,3 дюйма). Максимальная скорость — 211 км/ч, дальность полета — 566 км. К началу перуано-экваторской войны ВВС Перу имели на вооружении 7 истребителей NA-50.



Канада: \$20 Уильям Эвери Бишоп — ас Первой мировой

На реверсе монеты на переднем плане слева показан цветной портрет Бишоп. На заднем плане изображен прославленный летчик со своим самолетом «Ньюпор 17». На аверсе — портрет Елизаветы II.

В Первую мировую войну Билли Бишоп с канадскими войсками попал в Англию и в сентябре 1916 года подал просьбу о зачислении на курсы пилотов. Он их закончил с четырьмя часами опыта пилотирования. В феврале 1917 года Бишоп был переведен в 60-ю эскадрилью, размещенную во Франции близ Арра-

первом вылете на такое задание 2 июня Бишоп в одиночку атаковал аэродром в районе деревни Эстурмель с семью находившимися на нем самолетами. В последовавшем воздушном бою немцы потеряли три «Альбатроса», а Бишоп сумел вернуться на базу. За эту операцию он был удостоен Креста Виктории.

25 сентября 2017 года Бишоп был повторно представлен к ордену «За выдающиеся заслуги». 13 марта 1918 года произведен в майоры и назначен командовать 88-й истребительной эскадрильей. Суммарно же он довел общее число сбитых самолетов противника до 70.

С 2019 года в Нидерландах начат выпуск новой серии монет под названием «Авиация». Монеты изготавливают из золота и меди, плакированной серебром. Номинал золотой монеты — 10 евро, плакированной серебром — 5 евро.

Первая монета серии выходит в марте и посвящена 100-летию начала авиасообщения в Нидерландах. На реверсе помещено схематическое изображение со-

Первый пассажирский 4-хместный Fokker



временного и старинного пассажирского самолета.

В честь юбилеев авиакомпания KLM, Голландский аэрокосмический центр (NLR) и авиационная фирма GKN Fokker провели 14 марта 2019 года торжественное мероприятие в Музее Eye Film Museum в Амстердаме. Музей находится в районе города под названием Noord (Север). Именно в Noord в 1919 году состоялась первая выставка воздушного движения Amsterdam (ELTA). Вскоре после этого была основана KLM, для которой фирма Fokker, также основанная в том же году, начала изготавливать самолеты.

От имени островного тихоокеанского государства Ниуэ в Австралии в серии «Война во Вьетнаме» выпущена очередная инвестиционная серебряная монета весом в 1 унцию и номиналом 1 доллар под названием «Поиск и записка». Монета посвящена всем австралийцам, участвовавшим в войне во Вьетнаме.

На реверсе монеты изображены два вертолёта, пехотинец и бронетранспортер. Поиском занимались подразделения, осуществлявшие разведку и зачистку тех районов, которые были освобождены от вьетконговцев.

Андрей БАРАНОВСКИЙ



Нидерланды: набор 100 лет воздушному сообщению в Нидерландах

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Аэропорт «Жуковский» стал ответчиком по иску на 163 миллиона рублей от владельца его ВПП

Оператор аэропорта «Жуковский» — АО «Рампорт Аэро» — стал ответчиком по иску на 162,6 млн рублей, который подал владелец взлетно-посадочной полосы АО «ЛИИИм. Громова». Заявление зарегистрировано Арбитражным судом Московской области. Материалы, объясняющие суть требований, пока не опубликованы в судебной картотеке. Аэродром и ВПП «Жуковского» находятся в собственности у ЛИИИ им. Громова, владелец терминалов «Рампорт Аэро» арендует их для обслуживания гражданских рейсов. В 2017 году чистый убыток «Рампорт Аэро» составил 523 млн рублей, в 2019 году компания рассчитывает выйти на безубыточность, обещал ее гендиректор Томас Вайшвила.

Суд признал законной выплату «Трансаэро» 55 млн рублей дивидендов семье Плешаковых

Арбитражный суд Петербурга и Ленинградской области признал законными выплаты авиакомпанией «Трансаэро» около 55 млн рублей дивидендов за 2013 год основным акционерам — Ольге и Александру Плешаковым, а также некоторым миноритарным акционерам — членам их семьи. В сентябре 2018 года конкурсный управляющий «Трансаэро» подал заявления в Арбитражный суд Петербурга с просьбой признать неправомерной выплату дивидендов семье Плешаковых по итогам работы компании в 2013 году. Суд с доводами заявителя не согласился. В определении говорится, что у «Трансаэро» отсутствовали признаки неплатежеспособности даже в более поздние периоды.

Сумма взяток по делу бывшего гендиректора аэропорта «Якутск» возросла до 27 млн рублей

Следственные органы завершили расследование уголовного дела о коррупционных преступлениях, возбужденного против бывшего генерального директора аэропорта «Якутск» Николая Местникова. Фигуранту предъявлены обвинения по ст. 204 УК РФ (получение коммерческого подкупа) и ст. 290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере). Сумма взяток в итоге выросла почти вдвое — с 14 до 27 млн рублей. «В ходе предварительного следствия обвиняемый в полном объеме признал вину, активно сотрудничал со следствием. Уголовное дело направлено в суд для рассмотрения по существу», — сообщили в прокуратуре. Уголовное дело против него возбуждено летом 2018 года.

Вынесен приговор в отношении двух бывших руководителей предприятий «МиГ» и «Туполев»

Доказательства, собранные Главным управлением по расследованию особо важных дел Следственного комитета РФ, признаны судом достаточными для вынесения приговора в отношении бывшего генерального директора ОАО «МиГ-РосТ» Алексея Озерова и бывшего вице-президента ПАО «Туполев» Егора Носкова. Общий ущерб государству и АО «РСК «МиГ» от действий организованной группы составил около 800 млн рублей. Следствием наложен арест на имущество обвиняемых, стоимость которого позволит возместить причиненный ущерб в полном объеме. Приговором суда Озерову назначено наказание в виде 9,5 лет лишения свободы, Носкову — 8 лет.

Суд оштрафовал компанию «Победа» за высадку авиапассажиров в терминал без пограничного контроля

После посадки во «Внуково» самолета «Победы», прибывшего из Милана вечером 27 января, «со стоянки воздушного судна была осуществлена высадка пассажиров в терминал внутренних рейсов, вследствие чего пассажиры не прибыли в пункт пропуска через государственную границу РФ для прохождения процедуры пограничного контроля». Тем самым лоукостер допустил попытку массового незаконного пересечения границы, которое «удалось избежать благодаря оперативному вмешательству пограничного органа». Постановлением отряда пограничного контроля ФСБ во «Внуково» авиакомпания была признана виновной в административном правонарушении, ей назначили штраф в размере 450 тысяч рублей. Суд оставил апелляцию «Победы» без удовлетворения.

Арбитражный суд расторг сделку Сбербанка с компанией «Сухой» на 13,5 миллиарда рублей

В сентябре 2016 года прокуратура Москвы в интересах Росимущества обратилась в Арбитражный суд города Москвы с иском к Сбербанку и Авиаиндустриальной холдинговой компании «Сухой», в котором потребовала аннулировать сделку поставочного валютного опциона, заключенные в 2013-2014 годах. Согласно условиям сделки, холдинг должен получить премию по опциону за обязательство продать Сбербанку доллары по курсу, который действовал на дату получения рублевого займа. Сумма займов в рублях, которые относились к опциону, на конец декабря 2013 года достигла 13,47 млрд рублей. Арбитражный суд удовлетворил иск московской прокуратуры в полном объеме.

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» требует от «Трансстрой-Инвеста» 1,02 млрд рублей

С заявлением о взыскании средств с «дочки» корпорации «Трансстрой» обратилось ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Предприятие находится в подчинении Росавиации и занимается управлением имущества аэродромных комплексов, а также закупками необходимых для их развития работ и услуг. Иск зарегистрирован в картотеке арбитражных. В ноябре 2018 года стороны заключили в суде мировое соглашение в рамках параллельного спора по этому же контракту. Они договорились считать договор расторгнутым, а подрядчик обязался вернуть заказчику более 1 млрд рублей аванса. Выплату должен был произвести «Трансстрой-Инвест».

Двух прилетевших из Вьетнама россиян оштрафовали в Сургуте за настойку с коброй

«В Сургуте в ходе таможенного контроля багажа и ручной клади у двух россиян, прибывших из Камрани, были обнаружены алкогольные настойки, содержащие растительные корни и представители морской фауны», — говорится в сообщении Ханты-Мансийской таможни. Среди них были настойки на индийской кобре и морском коньке, защищаемых Конвенцией о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения. «Настойки у туристов были конфискованы. Их также ждет наказание в виде штрафа», — отмечает пресс-служба. Сама путешественники не знали, что привезли запрещенный товар, настойки купили в качестве сувениров.