

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 6 (44196)
Январь 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

6-7 февраля. Москва
МВЦ «Крокус Экспо»
VI Национальная
выставка
инфраструктуры
гражданской
авиации
(NAIS & CA)

Дмитрий Медведев:

Подробности на с. 5



«Начнем с самолетов»

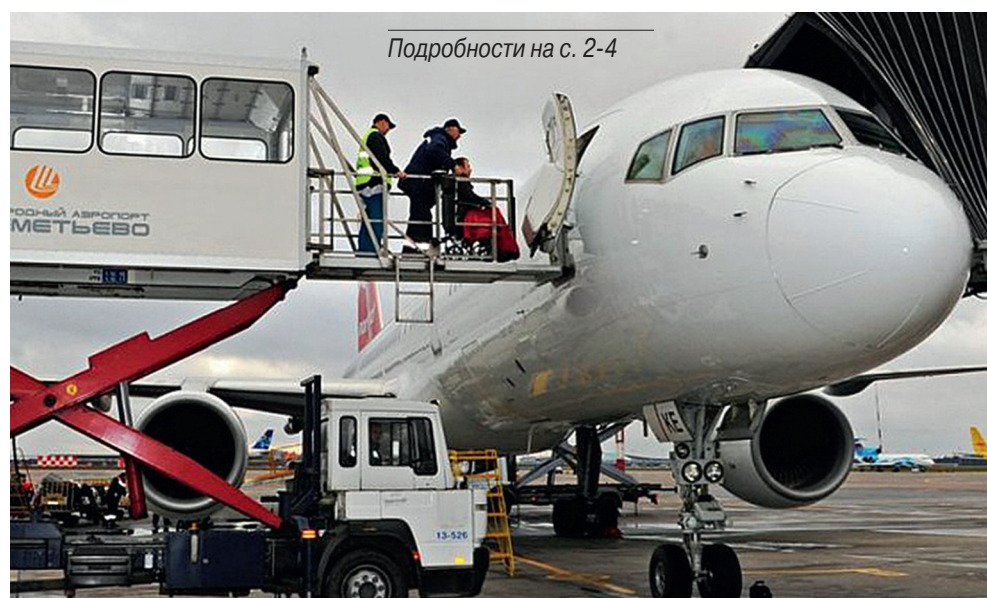
Правительство России намерено выделить в текущем году на создание MC-21 и поддержку проекта 1,6 млрд рублей

Компетентно о главном

Экспертный совет Росавиации подвел итоги года и обсудил задачи дальнейшего развития отрасли



Подробности на с. 6-7



Подробности на с. 2-4

Перелёты без препон

В аэропорту Внуково вопросы обслуживания маломобильных пассажиров — дело престижа

Воздушный транспорт гражданской авиации № 6 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. № 0114

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Перелёты без препон

В аэропорту Внуково вопросы обслуживания маломобильных пассажиров — дело престижа

Сегодня, пожалуй, нет такого вида транспорта, где пассажирам с ограниченными возможностями не уделялось бы должного внимания. В автобусах и трамваях для размещения инвалидов колясок выделены специальные места. А в поездах дальнего следования для этой категории пассажиров — целые вагоны отводят. И, конечно, на высоте в этом вопросе вся инфраструктура воздушного транспорта. Хотя создать для инвалидов комфортную среду в силу его специфики в этой отрасли труднее. Но, если как следует постараться, — можно.

Отдел организации обслуживания маломобильных пассажиров международного аэропорта Внуково подвел итоги 2018 года на пресс-конференции **«Полет без преград»**. Это подразделение было организовано в 2010 году. По словам сотрудников аэропорта,

благодаря этому отделу приток маломобильных пассажиров составил около 32 процентов в год.

На совместной с Всероссийским обществом инвалидов и РОО «Объединения переводчиков жестового языка» пресс-конференции начальник отдела ООМП аэро-

порта Внуково Анастасия Галицкая подвела итоги прошедшего года и ознакомила присутствующих с планами на 2019 год. На пресс-конференции также выступили директор по производству АО «Международный аэропорт «Внуково» **Дмитрий Хартунян**, первый заместитель



Исследования по истории гражданской авиации Дона вообще и аэропорта Ростов-на-Дону в частности провела Юлия Лазуревская, преподаватель кафедры социально-экономической деятельности Ростовского филиала МГТУ ГА. Предметом исследований стали материалы Государственного Архива Ростовской области. По итогам работы был подготовлен доклад на круглом столе по истории гражданской авиации, организованном в рамках

очередной конференции «Авиатранс-2018».

История развития авиации на Дону и Северном Кавказе выгодно отличается от других регионов России, так как, она зарождалась и развивалась практически одновременно с первыми полетами отважных летчиков в Москве, Петербурге, Харькове, Одессе. Первые упоминания об использовании авиации на Дону относятся к годам гражданской войны. В этот период авиация, в

Старейший на Юге России

аэропорт Ростов-на-Дону передал эстафету новой узловой воздушной гавани «Платов»

Многие российские регионы имеют солидное авиационное прошлое. Но, конечно, особо место занимает Юг России, где летный сезон значительно длиннее и погода более благоприятна к авиаторам. История аэропорта Ростов-на-Дону насчитывает более 90 лет.

основном, использовалась в военных целях, и Южный регион не был исключением. Инициатором и создателем Южного воздушного флота был донской казак, полковник Вячеслав Григорьевич Баранов.

Дата открытия первой воздушной линии в Ростове-на-Дону — 15 июня 1925 года. С этого времени началось регулярное воздушное пас-

сажирское и грузовое сообщение между городами Ростовом-на-Дону, Харьковом и Москвой. Честь открытие первой воздушной линии принадлежит украинскому акционерному обществу воздушных сообщений «Укрвоздухпуть». После осуществления первого полета по линии Ростов-на-Дону — Харьков АО «Укрвоздухпуть» основало в Ростове-на-

Дону Северо-Кавказскую краевую контору украинского акционерного общества воздушных сообщений «Сев.Кав. «Укрвоздухпуть». Дальнейшее развитие авиации на Дону связано с созданием Азово-Черноморско-Кавказского Управления воздушного флота в Ростове-на-Дону.

Продолжение на с. 8

Парадигма Фаворского

«Современной России важно сделать упор на развитие науки и гражданской авиации»

Академику РАН, доктору технических наук, профессору, советнику генерального директора Центрального института авиационного моторостроения имени П. И. Баранова (ЦИАМ, входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»), лауреату Ленинской премии Олегу Николаевичу Фаворскому 27 января исполнилось 90 лет.

Его профессиональная биография началась в 1951 году в ЦИАМ. Он работал с настоящими легендами отечественной двигателестроительной науки и техники — А.А. Микulinым, К.В. Холщевниковым, Б.С. Стечкиным и другими выдающимися учеными и практиками. В этой тесной кооперации рождалась мощная и передовая российская техника, а Олег Николаевич становился соавтором ее неверо-

ятных взлетов. Он и сейчас продолжает создавать, совершенствовать и продвигать отечественные разработки. Круг основных современных научных интересов академика РАН Олега Николаевича Фаворского — энергетика. В его юбилей говорим о технологических вызовах, стоящих перед Россией, и путях их решения.

— **Олег Николаевич, на Ваших глазах рождалась и развивалась**

мощь, гордость российской промышленности, научно-технологические заделы во всех отраслях — авиации, космосе, энергетике. Вы автор и участник множества разработок, прославивших нашу страну. Убеждены, что люди Ваших заслуг, успехов и опыта обладают научной прозорливостью. На Ваш взгляд, какие современные разработки, научные тенденции «выстрелят» в будущем?



— Я работаю с 1951 года, и вся моя жизнь связана с авиационной промышленностью, начиная с работ по испытаниям турбовинтового двигателя с впрыском воды на входе и созданием основ расчета двухваловных ТРД. Хотя при этом с 1955 до 1971 года мне пришлось заниматься ядерной энергетикой и космической — у меня вышло три книги и около 50 статей, а в 1971 году по настоящее время работаю в энергетике, как газотурбинной, так и атомной, и возобновляемой. По этой тематике вышло четыре книги и около 150 статей.

За это время авиационная про-

мышленность развивалась просто невероятно, несмотря на самые разные периоды. На мой взгляд после длительного перерыва для газотурбинного двигателестроения сейчас наступает хорошее время: возрождаются конструкторские бюро, повышается спрос на появление отечественной гражданской авиации. Возрождение конструкторских бюро возвращает в промышленность не только российские разработки, но и самый главный двигатель — конкуренцию (в хорошем смысле!) между КБ.

Продолжение на с. 9



Презентация самолета в аэропорту Якутска

«Я хочу переговорить со всеми главами дальневосточных субъектов Российской Федерации, собрать заявки под этот самолет, и если мы сможем его запустить, то просто создадим региональное авиапредприятие, которое сможет взять на себя перевозки на среднюю дистанцию. Затем подготовим летный состав, площадки, посадочные полосы и запустим большой проект, который сделает Дальний Восток доступнее», — сказал Трутнев.

Полпред президента посетил на прошлой неделе Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ), где ему представили два проекта. «Это проект легкого самолета и проект нового вертолета — малого легкого. У нас в стране таких летательных аппаратов нет, ... у них конкурентные характеристики», — добавил Трутнев.

Самолет «Байкал» разработки Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) им. Чаплыгина, по мнению властей Бурятии, должен заме-

нить самолеты Ан-2. Воздушное судно планируют использовать для решения проблемы низкой транспортной доступности отдаленных населенных пунктов регионов России, оказания экстренной медицинской помощи населению, тушения лесных пожаров и выполнения сельскохозяйственных работ.

Ранее глава Бурятии Алексей Цыденов сообщал, что стоимость самолета, по предварительным данным, составит около 3 млн долларов, но может быть

снижена. По его словам, интерес к проекту есть у Монголии.

Минтранс, Минпромторг РФ и правительства Бурятии и Якутии, а также компания «Вертолеты России» в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в 2018 году подписали соглашение, которое предусматривает организацию серийного производства легкомоторного самолета ТВС-2ДТС на У-УАЗ. Эксплуатантом выступит новая якутская авиакомпания «Полярные авиалинии»: в начале апреля Улан-Удэнский

авиазавод и «Полярные авиалинии» подписали долгосрочный контракт на поставку 200 самолетов ТВС-2ДТС.

Напомним, ранее в России уже пытались наладить выпуск для малой авиации чешских L-410 на Урале, но производство их до сих пор остается штучным. Эксперты полагают, что для реализации малой авиации в РФ нужны и многомиллиардные вложения в производство, и постоянное субсидирование региональных перевозок.

Славное судно — надежный «Байкал»

Авиакомпанию, эксплуатирующую самолеты ТВС-2ДТС, могут создать на Дальнем Востоке

Новая региональная авиакомпания для перевозок на самолетах «Байкал» (ТВС-2ДТС) может быть создана в Дальневосточном федеральном округе, заявил вице-премьер, полномочный представитель Президента России в ДФО Юрий Трутнев.

	Росавиация информирует Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-декабрь 2017-2018 гг.				
	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
			январь-декабрь 2017 г.	январь-декабрь 2018 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот 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.	259 385 979,92 144 808 102,09 129 316 847,53 15 491 254,56 114 577 877,83 1 274 517,77	286 931 410,95 160 855 860,40 144 377 483,25 16 478 377,15 126 075 550,55 1 291 430,33	110,6 111,1 111,6 106,4 110,0 101,3	
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.ткм.	31 200 820,79 19 996 447,49 18 540 766,09 1 455 681,40 11 204 373,30 128 374,74	33 622 537,39 21 396 683,70 19 857 704,06 1 538 979,64 12 225 853,69 128 154,97	107,8 107,0 107,1 105,7 109,1 99,8	
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.ткм.	7 856 082,60 6 963 718,30 6 902 249,81 61 468,49 892 364,30 13 668,14	7 798 710,40 6 919 656,26 6 863 730,57 55 925,70 879 054,14 11 926,24	99,3 99,4 99,4 91,0 98,5 87,3	
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.	105 052 665 42 484 565 35 684 928 6 799 637 62 568 100 1 928 518	116 196 511 47 368 587 40 120 880 7 247 707 68 827 924 1 937 639	110,6 111,5 112,4 106,6 110,0 100,5	
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	1 174 433,06 886 295,47 858 263,70 28 031,77 288 137,59 18 645,90	1 173 686,58 881 060,47 855 592,87 25 467,60 292 626,11 16 400,65	99,9 99,4 99,7 90,9 101,6 88,0	
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	%	83,2 85,2 85,6 82,4 80,7 63,7	83,8 84,6 84,8 82,7 82,8 64,8	0,6 - 0,6 - 0,8 0,3 2,1 1,1	
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	%	70,1 70,6 70,6 69,6 69,2 65,5	70,9 70,2 70,1 71,2 72,3 65,9	0,8 - 0,4 - 0,5 1,6 3,1 0,4	

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-декабрь 2017-2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
		янв.-декабрь 2017 г.	янв.-декабрь 2018 г.	% к пр.	янв.-декабрь 2017 г.	янв.-декабрь 2018 г.	% к пр.	янв.-дек. 2017 г.	янв.-дек. 2018 г.	+/- к пр.
1	Аэрофлот — российские авиалинии	32 845 182	35 762 452	108,9	91 809 930,70	97 955 797,00	106,7	81,8	80,5	- 1.3
2	Сибирь	9 947 624	11 598 533	116,6	19 100 308,00	22 027 322,53	115,3	85,2	86,5	+ 1.3
3	Россия	11 152 736	11 140 199	99,9	28 119 213,92	29 600 545,15	105,3	84,4	86,6	+ 2.2
4	Уральские Авиалинии	8 000 474	9 000 615	112,5	19 196 917,83	21 697 959,99	113,0	82,6	82,3	- 0.3
5	ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	7 300 240	7 652 155	104,8	11 731 603,48	12 436 234,60	106,0	75,9	79,9	+ 4.0
Итого по 5 авиакомпаниям		69 246 256	75 153 954	108,5	169 957 973,93	183 717 859,27	108,1	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %		65,9	64,7		65,5	64,0				
6	Победа	4 582 755	7 184 779	156,8	7 929 382,92	13 105 170,30	165,3	94,2	94,1	- 0.1
7	Северный Ветер	***	4 921 715	***	***	13 341 107,25	***	***	89,4	***
8	Глобус	4 305 231	4 361 048	101,3	10 720 566,00	11 141 291,01	103,9	***	***	***
9	АЗУР эйр	3 747 710	4 236 952	113,1	17 964 634,07	19 096 015,95	106,3	96,6	95,9	- 0.7
10	Ред Вингс	1 617 719	2 621 469	162,0	3 148 643,19	5 713 846,51	181,5	83,3	86,3	+ 3.0
11	Икар	***	2 020 298	***	***	7 263 052,01	***	***	88,5	***
12	Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 790 178	1 966 568	109,9	3 683 124,17	3 980 612,66	108,1	70,2	71,4	+ 1.2
13	РОЯЛ ФЛАЙТ	1 499 102	1 727 025	115,2	6 524 289,20	7 513 673,23	115,2	93,4	94,1	+ 0.7
14	Аврора	1 548 221	1 622 679	104,8	2 363 653,30	2 488 547,79	105,3	72,8	75,2	+ 2.4
15	НордСтар	***	1 424 723	***	***	3 458 429,24	***	***	77,6	***
Итого по 15 авиакомпаниям		94 665 232	107 241 210	113,3	240 191 493,47	270 819 605,22	112,8	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %		90,1	92,3		92,6	94,4				
16	Нордavia-региональные авиалинии	1 087 538	1 189 568	109,4	1 614 609,55	1 744 638,33	108,1	74,9	78,6	+ 3.7
17	АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***	***
18	Якутия	865 661	853 193	98,6	2 248 661,57	2 423 774,36	107,8	82,4	77,1	- 5.3
19	ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
20	АЗИМУТ	***	669 412	***	***	1 022 920,82	***	***	82,6	***
21	РусЛайн	***	655 920	***	***	564 410,69	***	***	69,8	***
22	АЛРОСА	440 647	520 220	118,1	1 157 728,23	1 441 421,21	124,5	***	***	***
23	Ижавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
24	Ангара	***	396 548	***	***	404 134,45	***	***	79,6	***
25	КрасАвиа	***	283 533	***	***	372 372,40	***	***	66,2	***
26	Турухан	***	***	***	***	***	***	***	***	***
27	Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28	ЮВТ АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
29	Газпром авиа	239 951	234 661	97,8	453 273,11	447 591,65	98,7	59,5	60,3	+ 0.8
30	Саратовские авиалинии	796 386	190 226	23,9	1 041 266,00	221 091,00	21,2	82,4	62,8	- 19.6
31	Комиавиатранс	146 211	113 597	77,7	156 759,46	115 391,87	73,6	65,6	63,5	- 2.1
32	Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33	ЗАО «ЮТэйр»	68 428	76 095	111,2	45 995,97	43 973,85	95,6	99,4	99,3	- 0.1
34	Авиационная компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***	***
35	Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Итого по сумме авиакомпаний		102 238 716	115 618 134	113,1	253 143 409,94	286 574 488,10	113,2	-	-	-
В целом по ГА		105 052 665	116 196 511	110,6	259 385 979,92	286 931 410,95	110,6	83,2	83,8	+ 0.6
Удельный вес, %		97,3	99,5		97,6	99,9				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Идею внедрения в аэропортах автоматического паспортного контроля поддержали в Госдуме РФ

«Автоматизированная система приведет к сокращению нагрузки на пограничников и уменьшит очереди, так как проверка у пограничника требует определенного времени. Таких кабин можно будет поставить больше, чем набрать на работу сотрудников ФСБ, которые выполняют функцию пограничного контроля», - сообщил член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев. Систему уже начали тестировать в столичных аэропортах. Отмечается, что первое время воспользоваться новой услугой смогут лишь россияне. Пропуск пассажиров будет осуществляться путем сверки их фото и отпечатков пальцев с данными в биометрических паспортах.

Законопроект об освобождении авиакомпаний от лицензий Росавиации внесен в Госдуму РФ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, согласно которому авиакомпаниям больше не нужно будет после получения сертификата эксплуатанта получать еще и лицензию Росавиации. Соответствующее распоряжение от 28 января 2019 года №84-р опубликовано на сайте Правительства России. Сертификат эксплуатанта, который сам по себе является разрешительным документом для перевозок, фактически подтверждает соответствие перевозчика лицензионным требованиям. Ранее законопроект об исключении дублирующих процедур при получении разрешения на перевозку пассажиров и грузов одобрила комиссия по законопроектной деятельности.

Россия призывает власти США отказаться от планов по размещению систем ПРО в космосе

«Вновь призываем Вашингтон проявить благоразумие и отказаться от безответственных авантур, которые имели бы крайне негативные последствия для всего международного сообщества да и для самих США. Очевидно, что появление оружия в космосе шло бы вразрез с устоявшейся практикой международного сотрудничества по исследованию и использованию космического пространства в мирных целях», — говорится в заявлении МИД РФ. «Глубоко разочарованы, что США вместо строительства конструктивного диалога предпочли вернуться к реализации очередной версии программы «звездных войн» времен президента Рональда Рейгана», — подчеркнули в министерстве.

В Совете Федерации предложили полностью запретить продажу спиртного на борту самолета

Продажа алкоголя на борту самолета должна быть полностью прекращена независимо от того, каким классом летит пассажир, считает сенатор, генерал ФСБ Владимир Джабаров. «Пьяный человек становится неадекватным, он несет угрозу и экипажу воздушного судна, и пассажирам», — сказал парламентарий. «Сейчас в бизнес-классе вообще не ограничено предоставление спиртных напитков пассажирам, в эконом-классе граждан так же может воспользоваться услугами авиакомпании», — добавил сенатор. Кроме того, после инцидента с «захватом» ВС в Ханты-Мансийске Джабаров считает обоснованным рассмотреть практику введения воздушныхmarshals на борту самолета.

В Роспотребнадзоре напомнили, что можно требовать от авиакомпании при задержке рейса

«В случае задержки рейса на 2 часа и более пассажир имеет право на напитки и 2 телефонных звонка или сообщения по электронной почте. Если рейс откладывается на 4 часа и более, перевозчик должен обеспечить горячим питанием, которое должно повторяться каждые 6 часов — в дневное время и каждые 8 – в ночное», — рассказали в Роспотребнадзоре. Если ожидание затянулось более, авиаперевозчик оплачивает размещение в гостинице, а также доставку транспортом от аэропорта и обратно. Пассажиры также имеют право требовать от авиакомпании неустойку, которая составит 25 процентов МРОТ за каждый час просрочки, но не больше 50 процентов стоимости билета.

За авиацией ДОСААФ предлагают закрепить статус «госавиации специального назначения»

Соответствующий проект закона внесен в Госдуму. Авторы инициативы — сенаторы Виктор Бондарев, Александр Ракин, Владимир Кравченко. Поправки касаются статьи 22 Воздушного кодекса (о государственной авиации). Предлагается прописать, что авиация, используемая ДОСААФ, является государственной авиацией специального назначения. Изменение направлено также на исключение возможности двойного толкования воздушного законодательства по вопросам деятельности авиации ДОСААФ. «Принятие законопроекта будет способствовать упорядочению государственного регулирования в области государственной авиации», — считают разработчики.

Авиакомпании РФ могут в 2019 году увеличить объемы перевозок более чем на 10 процентов

«Очень точных прогнозов я дать не могу, но мы будем однозначно расти. Мы росли все эти годы двузначными цифрами. Учитывая, что определенный внутренний ресурс исчерпан, мы работаем над этим (ростом объема авиаперевозок — ред.), — рассказал заместитель Министра транспорта России Александр Юрчик. — Процент роста трудно предсказать, конечно, но темпы немного уменьшатся. В этом году мы росли почти 11 процентов, надеюсь, где-то близко к 10 процентам будем наращивать объемы и в 2019 году». По итогам прошлого 2018 года отечественные авиакомпании перевезли рекордное число пассажиров — 116,2 миллиона (рост составил 10,6 процента).

Росавиация сообщила о жалобах иностранных компаний на качество российского авиатоплива

«Качество ГСМ у нас, конечно, сейчас не очень. В связи со смешиванием (топлива различного качества – ред.), отсутствием сертификации ресурсные показатели двигателей импортных ВС, которые приходят в авиакомпании, сокращаются на 50 процентов», - заявил начальник управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации Валерий Кудинов на конференции «Авиатопливо 2019». В свою очередь представитель «Роснефти» Иван Мирчев отметил, что иностранным производителям авиадвигателей, в том числе Rolls-Royce, не раз предлагалось «провести полномасштабные испытания». Ответ уважаемых коллег был один: такой необходимости нет.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Росавиация: За прошлый год ВС отечественных авиакомпаний перевезли 116,196 млн пассажиров

Согласно статистике ведомства, пассажирооборот авиакомпаний за январь-декабрь 2018 года составил 286 931 410,95 тысячи пасс. км, что на 10,6 процента больше, чем за этот период прошлого года. Грузооборот составил 7 798 710,4 тысячи ткм. (-0,7 процента по сравнению с 2017 годом). За отчетный период российскими авиакомпаниями перевезено 116 196 511 пассажиров, что на 10,6 процента больше, чем за аналогичный период 2017 года. Объем перевезенных грузов и почты составил 1 173 686,58 тонн, что на 0,1 процента меньше показателя прошлого года. Процент занятости пассажирских кресел остановился на отметке 83,8 п.п. а процент коммерческой загрузки составил 70,9 процента.

ВТБ обсудит со Сбербанком и Правительством планы создания региональной авиакомпании

Об этом, дезавуировав свои прежние заявления, сообщил журналистам глава ВТБ Андрей Костин в кулуарах Всемирного экономического форума в Давосе. Он отметил, что привлеченные иностранные консультанты представили доклад по проекту в декабре 2018 года. «Во всем мире, даже в Америке региональная авиация субсидируется государством. Хотя по схеме, которая была написана нашими консультантами, это не означает серьезного увеличения субсидий по сравнению с тем, что сейчас есть. Ну, какое-то увеличение, наверное, будет, — предположил Костин. — Мы можем дать деньги, мы можем закупить самолеты, мы можем дать в лизинг, но государство обязано поддержать этот проект».

Фрахтовка самолетов и вертолетов для властей Башкирии обойдется в 14,72 миллиона рублей

Аукционы на отбор перевозчиков назначены на 11 и 21 февраля. Максимальная стоимость контракта, подразумевающего фрахтовку вертолета, составляет 3 млн рублей, самолета — 11,7 млн рублей. Контракт на вертолетные перевозки по Башкирии рассчитан на 20 летных часов и предполагает фрахтовку воздушного судна на 5-14 пассажирских мест. Самолет не менее чем на пять пассажирских кресел может быть зафрахтован для перелетов как по России, так и за рубеж. Этот контракт рассчитан на 34 летных часа, рассчитан на предоставление услуг бортпроводников и бортового питания. В 2018 году общая стоимость контрактов на аналогичные услуги обошлась для бюджета в 9,8 млн рублей.

Брошенные во «Внуково» и «Домодедово» самолеты «Трансаэро» выставлены на продажу

Объявление размещено в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве, следует из данных системы «СПАРК-Интерфакс». Организатор торгов — ООО «Серенити», действующее по поручению конкурсного управляющего «Трансаэро» Алексея Белокопыта. На продажу выставлены планеры (конструкции без силовых установок) Boeing 767-200 и Boeing 737-300, а также двигатели к ним, находящиеся во «Внуково», и один планер Boeing 737-300, который стоит в «Домодедово», а также двигатель Pratt & Whitney, который находится «за пределами РФ». Общая стоимость четырех лотов — 500,5 млн рублей, шаг аукциона составляет 5 процентов от нее, задаток — 15 процентов.

За прошедший 2018 год воздушные суда Группы «Аэрофлот» перевезли 55,7 миллиона пассажиров

По данным Компании, за двенадцать месяцев 2018 года Группа «Аэрофлот» перевезла 55,7 млн пассажиров, что на 11,1 процента превышает результат 2017 года. За этот же период авиакомпания «Аэрофлот» перевезла 35,8 млн пассажиров, что на 8,9 процента больше, чем за прошлый год. Пассажирооборот Группы увеличился на 9,9 процента по сравнению с прошлым годом, пассажирооборот Компании — на 6,7 процента. Предельный пассажирооборот Группы увеличился на 10,1 процента по сравнению с прошлым годом, предельный пассажирооборот Компании — на 8,4 процента. Процент занятости пассажирских кресел по Группе «Аэрофлот» снизился на 0,1 п.п. до 82,7 процента.

Второй год подряд Utair становится самым пунктуальным из российских авиаперевозчиков

Согласно рейтингу Росавиации, 99,18 процента рейсов авиакомпания совершила точно по расписанию или с минимальными задержками до 2 часов. За год Utair выполнил 78 085 рейсов и вошел в тройку лидеров по количеству перелетов среди российских компаний. «Пунктуальность — один из ключевых показателей для пассажиров. Ежегодно Utair старается обеспечивать самую высокую регулярность рейсов даже в трудных климатических условиях: круглый год летает в труднодоступные северные регионы России. Для всех сотрудников Utair безопасность и пунктуальность полетов — главные приоритеты», — заявил президент «Utair — Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

Вечерние рейсы из Кемерово в Москву могут быть восстановлены с ростом пассажиропотока

«Мы сделали все, чтобы вечерние рейсы летали, потому что был большой запрос от нашего общества... Когда мы выйдем на рубеж 550 тысяч человек (годовой пассажиропоток — ред.), вечерний рейс из Кемерово будет восстановлен точно. Потому что он будет экономически оправдан», — заявил на пресс-конференции губернатор региона Сергей Цивилев и подчеркнул, что достижение этой цифры уже близко. По его словам, в 2018 году пассажиропоток через Кемерово достиг 495 тысяч человек, годом ранее этот показатель составил 420 тысяч. Открытие вечерних рейсов значительно упростит жизнь всем, кому нужно быть в столице рано утром — и деловым людям, и туристам.

На авиапатрулирование лесов Иркутской области в 2019 году направят 45 млн рублей

На охрану лесов Иркутской области от пожаров с помощью авиапатрулирования из федерального и областного бюджетов в 2019 году направят 45 млн рублей, сообщает RosTender.info. Областное госустройство «Лесхоз Иркутской области» объявило три тендера по выбору подрядчиков, которые возьмут на себя облет лесов на вертолетах и перевозку десантников-пожарных для тушения пожаров. Лесхозу требуется 5 воздушных судов, базы авиапатрулей будут находиться в поселке Качуг, в Усть-Куте, городах Иркутск, Нижнеудинск и Братск. Заявки от участников тендеров принимаются в областную администрацию, 22 февраля планируется подвести его итоги и выбрать победителей.

Перелёты без препон

В аэропорту Внуково вопросы обслуживания маломобильных пассажиров — дело престижа



Руководитель ВОИ напомнил прежние времена, когда медпункт (в прошлом обслуживание инвалидов в аэропортах осуществлялось именно через медпункт) невозможно было вспомнить без содрогания. К самолёту инвалидов везли на каталке скорой помощи, что было некомфортно, правда, помогали поднимать по трапу (до постройки новых терминалов телескопических трапов в аэропорту Внуково не было). Некомфортно было и после прилёта, когда перед посадкой пассажиров в самолёт заходил врач и громко спрашивал: где тут больной?

Флюр Нурлыгаянов вспомнил также курьезный случай, когда он прилетел и к трапу подъехала карета скорой помощи. Его соседи, увидев это, сказали: наверно, кто-то умер (когда он сидел в кресле в салоне, никто и не догадывался, что он инвалид). Сегодня инвалиды в аэропорту находятся в той же среде, что и обычные пассажиры, и могут находиться вместе со всеми в «стерильной зоне» и даже посещать DutyFree.

Лилия Ионичевская, представлявшая также Общество глухих, в своём выступлении сообщила, что это общество также заключило договор с аэропортом Внуково и организовало совместную подготовку персонала. Первая набранная группа отличалась высокой активностью в усвоении необходимого материала. Нужно было не только уметь сопровождать инвалидов, но и знать язык жестов. Опыт был применён, в частности, для организации перелёта инвалидов в Ханты-Мансийск, где проводилась сурдоолимпиада для инвалидов по слуху. Участники прибывали со всего мира и у всех маршрут проходил через аэропорт Внуково.

В 2016 году проводился Всероссийских слёт слепоглухих, для обслуживания которых также был заключён договор с аэропортом Внуково. Все участники прибывали именно в этот аэропорт, откуда тремя рейсами их отправляли к месту проведения слёта в Дагестан. Начинания аэропорта Внуково подхватил и ряд аэропортов в российских регионах.

Перед пресс-конференцией прошла экскурсия, посвященная демонстрации возможностей ООМП. Участники экскурсии удостоверились в доступности терминала А для людей с ограниченными возможностями здоровья. Кроме того, участники пресс-тура ознакомились с индивидуальной технологией обслуживания для

каждого маломобильного пассажира на специализированной стойке. Помимо этого, прошла демонстрация панели с индукционной петлей и демонстрация других особенностей, в том числе, системы «гладкий пол».

Эта система позволяет беспрепятственно перемещаться до выхода на посадку или даже до самого самолёта, если он поставлен у телетрапа. Для удобства инвалидов двери в терминал сделаны широкими. Внутри действуют 78 лифтов. Во всех зонах, включая стерильную, устроены универсальные туалетные кабины, как для обычных пассажиров, так и для инвалидов. В зонах паспортного контроля ряд стоек сделаны низкими. В пунктах предполётного досмотра инвалиды на колясках могут проехать через рамку и в случае необходимости пройти личный досмотр.

Для посадки инвалидов в самолёт аэропорт оснащён амбулифтами, в которых предусмотрено место для сопровождающего. Амбулифт рассчитан для посадки в самолёт не только колясочных инвалидов, но и носилочных. Помимо амбулифтов аэропорт имеет и специальные кареты скорой помощи, который при необходимости пассажира можно доставить с перрона прямо в городскую больницу. Внуково является единственным аэропортом, в котором такие кареты скорой помощи есть. Стойки информации оборудованы панелью с индукционной петлей.

Анастасия Галицкая сообщила представителям СМИ, что аэропорт Внуково в 2017 году получил паспорт доступности объекта, который означает, что аэропорт обладает всей необходимой инфраструктурой для обслуживания маломобильных пассажиров. Но последние должны предупредить авиакомпанию, которая, в свою очередь, предупреждает персонал аэропорта. Важной задачей подразделения для обслуживания инвалидов является и обеспечение информацией о предоставляемых соответствующих услугах.

Во Внуково для обслуживания пассажиров-инвалидов действует специальный медпункт, имеющий свой выход как на привокзальную площадь, так и на лётное поле. Такие медпункты ни в одном другом аэропорту нет. Если пассажиру требуется госпитализация, специальная скорая помощь отвозит его в ту больницу, с которой у аэропорта есть договорённость, в экстренных случаях больная доставляется в ближайшую больницу.

Данное подразделение в аэропорту Внуково постоянно со-

вершенствует свою инфраструктуру. Так, например, в нынешнем году будет закуплено ещё три амбулифта. Они все построены на шасси европейских автомобилей и рассчитаны на подачу к самолётам всех типов, которые отправляются из аэропорта Внуково и прибывают в него.

В минувшем году было закуплено ещё 40 инвалидных колясок разных модификаций помимо уже имеющихся 86. В их числе — коляски для детей, для инвалидов с ампутированными конечностями и для тех, кто обладает большим весом.

В настоящее время также разрабатывается проект навигации по аэропорту, учитывающий все категории пассажиров, включая и маломобильных. В отделе запланировано ввести систему управления обслуживающим персоналом и техникой, что позволит более эффективно распределять ресурсы и оказывать услуги на более высоком уровне. С этой целью ведётся тщательный статистический учёт количества обслуженных в аэропорту инвалидов с точностью не только до дня, но и до часа.

Информация об инвалидах должна поступать на уровне бронирования авиабилетов, чтобы процесс планирования деятельности по их обслуживанию упростить. Если клиент обращается с соответствующей просьбой по факту, планировать работу сложнее. Стандартное время ожидания составляет 15 минут, но на практике к пассажиру-инвалиду соответствующий сотрудник приходит намного раньше.

Сегодня прорабатывается вопрос, чтобы на случай пиковых нагрузок обучить работе с пассажирами-инвалидами персонал из других служб аэропорта. В прошлом авиакомпания не уведомляла аэропорт о количестве перемещаемых инвалидов, и при ожидании нагрузки в 50 пассажиров данной категории их оказывалось более 100. В этой ситуации планировать деятельность подразделения непросто. В настоящее время степень информированности составляет около 80 процентов и даже при увеличении пассажиропотока на 20 процентов сбои в работе возникать не будут.

В прошлом известен эпизод, когда авиакомпания S7 отказала в перелёте пассажиру-инвалиду в аэропорту Домодедово (речь шла о рейсе Москва-Казань). Об этом случае появились сообщения в авиационных СМИ. В аэропорту Внуково такие случаи были единичными и при этом только с носилочными больными, которые за-

ранее о себе не заявили. Причины отказа в перелёте были объективными: на рейс поставлен самолёт, не оборудованный для перевозки инвалидов или неподготовленный к этому. Но авиакомпания и в этом случае не отказывала в перелёте вовсе, а перебронировала пассажиру билет на другой рейс, вылетавший позже.

Во избежание таких ситуаций отдел по обслуживанию маломобильных пассажиров Внуково находится на постоянной связи с авиакомпаниями. Если есть трансферный пассажир-инвалид и его рейс, которым он прибывает, задерживается с прилётом, авиакомпания даже готова задержать тот самолёт, на который он должен пересестся.

При покупке билета для носилочного пассажира-инвалида нужно предупредить авиакомпанию не позднее чем за 48 часов до вылета, а авиакомпания должна предупредить аэропорт за 36 часов до вылета. Для перевозки носилочного инвалида в самолёте нужно выкупить 3 места, чтобы было где носилки разместить. При необходимости авиакомпания, заранее предупредив аэропорт о наличии инвалида на рейсе, может даже заменить самолёт на тот, который для приёма на борт инвалида подготовлен или даже оборудован специальным образом. Для носилочных инвалидов билет нужно покупать исключительно загодя — при покупке в аэропорту шансов улететь будет мало.

В ходе пресс-конференции были затронуты и проблемы с оказанием инвалидам дополнительных услуг. Одна из них связана с наличием свободных специальных парковочных мест для их личных автомобилей. Для решения этой проблемы в аэропорту Внуково будет полностью перестроена система парковки, что будет состоять, в частности, в изменении схемы заезда и выезда. Особо острой сегодня является проблема выезда с территории терминала в сторону Боровского шоссе — с первого яруса свернуть в нужную сторону невозможно. По словам Дмитрия Хартуяна решить проблему непросто, так как все подъездные пути к терминалу, включая эстакады, официально являются улицами Москвы, и для внесения малейших изменений требуется согласование на уровне мэрии. К счастью, и этот вопрос уже решён.

Журналистами был затронут и вопрос об оказании помощи слепым. Речь шла о специальной плитке с мнемосхемой. Её планируется установить в аэропорту Внуково — дело за тем, чтобы завершить процедуры согласования. За неимением пока такой плитки в настоящее время слепым пассажирам ООМП организует сопровождение. О необходимости в такой услуге извещать заранее нет нужды — при необходимости сотрудник аэропорта в любом случае прибывает в течение 5 минут.

В рамках пресс-тура была отработана ситуация «Если требуется экстренная медицинская помощь», где сотрудники медслужбы аэропорта продемонстрировали быструю, слаженную и качественную работу. Ситуация отработывалась рядом со специальной стойкой регистрации, предназначенной для обслуживания инвалидов. Затем все участники мероприятия проследовали в здравпункт аэропорта Внуково, где глава медсанчасти — главный врач аэропорта Внуково Эдуард Геворкян ознакомил журналистов с работой своего подразделения.

Аэропорт Внуково взял на себя, несомненно, благороднейшую миссию. Важно, чтобы во всех российских аэропортах — и не только столичных, наличие отделов по обслуживанию маломобильных пассажиров стало неременным правилом хорошего тона. И хорошего настроения.

Пётр КРАПОШИН

Окончание. Начало на с. 2

Дмитрий Медведев: «Начнем с самолетов»

Правительство России намерено выделить в текущем году на создание МС-21 и поддержку проекта 1,6 млрд рублей

«Начнём с самолётов. Я подписал постановление Правительства, которым мы впервые выделяем субсидии на создание, производство и поддержку самолёта МС-21. Направим на эти цели в 2019 году практически 1,6 млрд рублей. Деньги пойдут в том числе на уплату процентов по кредитам, которые были взяты для реализации проекта, а также на другие расходы, включая приобретение тренажёров для лётного персонала, средств наземного обслуживания и на создание склада запасных частей», — заявил на совещании с вице-премьерами глава Правительства РФ Дмитрий Медведев. Стенограмму совещания (28 января т.г., Горки, Московская область) приводим с незначительными купюрами.

«Под программой «Самолётостроение» государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» предусмотрена государственная поддержка изготовителей воздушных судов и их составных частей в целях финансирования затрат, связанных с созданием, производством, реализацией и обслуживанием самолётов семейства МС-21. Подписанным постановлением утверждены Правила предоставления субсидий на эти цели. Установлено, что субсидированию подлежат 90 процентов затрат изготовителя воздушных судов, связанных с реализацией и обслуживанием самолётов МС-21, включая приобретение трена-

жиров для подготовки авиационного персонала, средств наземного обслуживания и создание склада запасных частей. Также предусмотрено субсидирование 90 процентов затрат изготовителей самолёта МС-21 и его составных частей на уплату процентов по кредитам, полученным на реализацию проекта», — говорится в пояснении к тексту постановления Правительства РФ.

«Под программой «Самолётостроение» государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» предусмотрена государственная поддержка изготовителей воздушных судов и их составных частей в целях финансирования затрат, связанных с созданием, производством, реализацией и обслуживанием самолётов семейства МС-21. Подписанным постановлением утверждены Правила предоставления субсидий на эти цели. Установлено, что субсидированию подлежат 90 процентов затрат изготовителя воздушных судов, связанных с реализацией и обслуживанием самолётов МС-21, включая приобретение трена-



жиров для подготовки авиационного персонала, средств наземного обслуживания и создание склада запасных частей. Также предусмотрено субсидирование 90 процентов затрат изготовителей самолёта МС-21 и его составных частей на уплату процентов по кредитам, полученным на реализацию проекта», — говорится в пояснении к тексту постановления Правительства РФ.

«Нет сомнений, что самолёт встанет на крыло именно в обозначенные сроки. На сегодняшний день уже имеется 175 твёрдых заказов. Более того — они уже оплачены».

Начался процесс развёртывания серийного производства. Идёт изготовление деталей и агрегатов МС-21-300, предназначенных для поставки заказчикам. Завершение сертификационных испытаний запланировано на

вторую половину 2020 года. На сегодняшний день проведено уже 122 полёта. Всё идёт в графике. У нас нет сомнений, что самолёт встанет на крыло именно в обозначенные сроки. На сегодняшний день уже имеется 175 твёрдых заказов. Более того, они оплачены. Стартовый заказчик — «Аэрофлот».

Что касается подписанного Вами, Дмитрий Анатольевич, постановления. При его подготовке был учтён опыт ведущих авиапроизводителей по поддержке продаж. Для обеспечения нормальной эксплуатации самолётов МС-21 ведутся работы по развёртыванию системы их послепродажного обслуживания, которую необходимо запустить к моменту начала серийных поставок. С этой целью и разработан механизм государственной поддержки. На что пойдут деньги? В первую очередь это обеспечение запасными частями и средствами наземного обслуживания, создание базового центра по техническому обслуживанию и ремонту самолётов в аэропорту Шереметьево, создание центра по обучению авиационного персонала, а также оказание инженерно-технической поддержки в режиме 365 дней в году, 7 дней в неделю, 24 часа в сутки.

Я хотел бы остановиться на следующем моменте. В сентябре 2018 года Соединённые Штаты ввели новые ограничения в торговле с российскими компаниями, в том числе в целях оказания давления на программу МС-21, — в частности, с российской компа-

нией «Аэрокомпозит», которая занимается разработкой и производством так называемого чёрного крыла. Минпромторгом совместно с Объединённой авиастроительной корпорацией разработан план конкретных мероприятий по замене иностранных комплектующих изделий и материалов, используемых в этом самолёте, на российские аналоги. В результате реализации этих мер, мы надеемся, к 2022 году уровень локализации составит 97 процентов. То есть, зависимости от импортовых поставок этот самолёт иметь практически не будет.

— Это важная информация, — одобрил глава Правительства России. — Тем более, что нам постоянно пытаются палки в колёса вставить, в том числе и по авиационной промышленности. Но нет никаких сомнений, что мы проведём и здесь комплекс необходимых мероприятий по импортозамещению, и самолёт получится очень хороший. В какую цифру мы оцениваем потребность рынка в такой машине?

— Оценки экспертов говорят, что мировой рынок и серьёзная доля российского рынка — около 850 машин. Как Вы знаете, бизнес-планом на пике предусмотрено создание до 70 самолётов (основное производство — в Иркутске). Но я думаю, что эта цифра может быть и выше. Мы с коллегами из Минпромторга рассматриваем возможность, опираясь даже лишь на внутренний рынок, именно с целью доминирования, там, где у нас сегодня летают «Боинги» и «Эйрбасы», как можно быстрее их заместить. Можно выйти на объём порядка 100 самолётов в год. Только опираясь на внутреннюю потребность. «Будем к этому стремиться», попытался Дмитрий Медведев.

...Конечно, проект МС-21 архиважен для развития нашей гражданской авиации. В 2018 году число авиапассажиров в России выросло более чем на 10 миллионов человек. Однако в российском авиапарке остро не хватает ближне- и среднемагистральных пассажирских самолётов, которые особенно нужны на региональных маршрутах. Приходится покупать их за рубежом. А это недёшево обходится нашим авиакомпаниям и, соответственно, тормозит развитие нашего авиарынка. Хочется верить, что в аналогичном ключе Правительство России сможет, наконец, решить и эту проблему.

Денис Мантуров заявил о планах «Ростеха» «рано или поздно» продать всю структуру ОАК

Процесс выведения на рынок активов государственной корпорации «Ростех» должен быть непрерывным, заявил министр промышленности и торговли РФ. По его словам, «рано или поздно» на продажу будет выставлена и Объединённая авиастроительная корпорация ПАО «ОАК». По мнению Мантурова, который также является и председателем совета директоров ОАК, эта корпорация «рано или поздно» будет выставлена на продажу. Процесс выведения активов «Ростеха» на рынок должен быть непрерывным, подчеркнул министр. По его мнению, после интеграции с ОАК выручка авиационного кластера «Ростеха» может составить не менее триллиона рублей.

Топ-менеджер ПАО «Туполев» рассказал о дате первого полета проектируемого бизнес-джета

Первый опытный образец сверхзвукового пассажирского самолета должен совершить первый полет в 2027 году, сообщил начальник подразделения авиатехнических проектов ПАО «Туполев» Михаил Никулочкин. «Создание самолета планируется в два этапа. Первый этап — разработка самолета-демонстратора, первый вылет которого запланирован на 2024 год, второй этап — разработка опытного образца, первый вылет запланирован на 2027 год», — рассказал Никулочкин. Он добавил, что стоимость научно-исследовательских и экспериментальных работ, включая постройку демонстратора, составит 42 млрд рублей, стоимость постройки серийного самолета — 6 млрд.

Сергей Шойгу ознакомился с ходом производства Су-30СМ и Як-130 на заводе корпорации «Иркут»

Как сообщили министру обороны, в рамках ОКР по совершенствованию Су-30СМ завершен комплекс доработок и наземных проверок. Первый модернизированный самолет готовится к проведению летных испытаний, в которых примут участие три машины. После завершения испытаний технические усовершенствования могут внедряться при постройке новых истребителей Су-30СМ, а также в ходе ремонта самолетов, ранее поставленных заказчиком. Свыше 100 Як-130 используются в учебных центрах Минобороны России, в этом году поставки машин будут продолжены. Также самолеты Як-130 эксплуатируются за рубежом, в частности, Белоруссии и в странах АТР.

«ВСМПО-АВИСМА» запустила производство титановых колец для авиационных двигателей

«Корпорация «ВСМПО-АВИСМА» на площадке в Верхней Салде Свердловской области ввела в эксплуатацию новый участок обработки крупногабаритных титановых колец, применяемых в авиадвигателях. Фонд развития промышленности в 2018 году поддержал компанию и предоставил проекту 70 млн рублей, еще 30 млн рублей направил Фонд технологического развития промышленности Свердловской области. Общая стоимость проекта составила 284 млн рублей. Привлеченные средства были направлены на приобретение установки дробебетонной обработки и двух карусельных токарных станков с ЧПУ для механической обработки колец до 4 метров в диаметре.

Казанскому авиазаводу дали 33 млрд рублей на масштабную реконструкцию производства

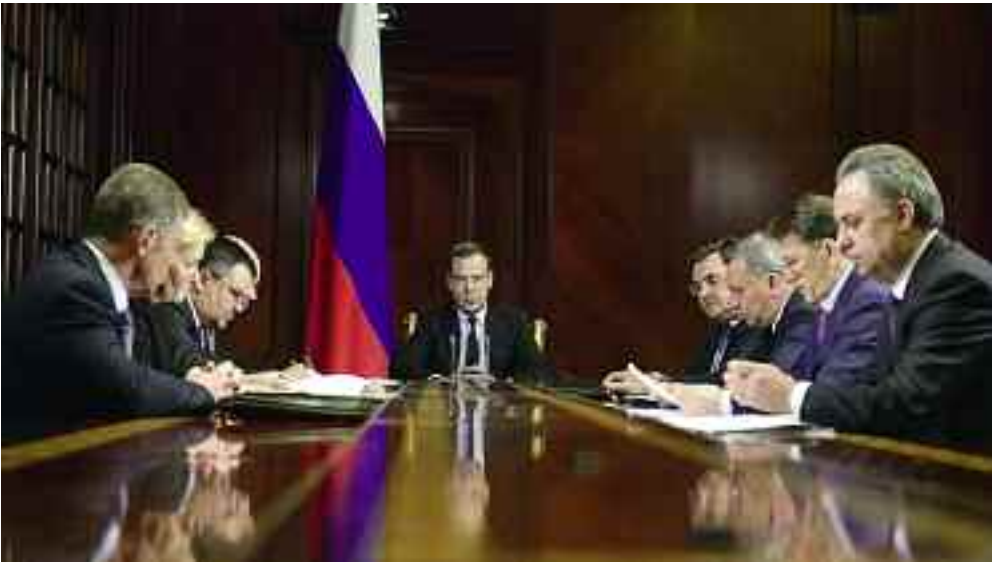
«Для этих целей предприятию было выделено более 33 миллиардов рублей», — рассказал президент Татарстана Рустам Минниханов на совещании в Казани. Он напомнил, что в январе прошлого года был подписан контракт на десять глубоко модернизированных машин Ту-160М2. А также отметил, что продолжаются работы и по самолету Ту-22М3М, который 28 декабря 2018 года совершил свой первый полет. Президент республики подчеркнул, что масштабная реконструкция и техническое перевооружение на Казанском авиационном заводе «реализуются благодаря поддержке Министерства обороны и Минпромторга России в рамках федеральной целевой программы».

ПАО «ВАСО» планирует выпускать свыше 40 процентов агрегатов для самолета Ил-114

О планах по участию ВАСО в производстве пассажирского турбовинтового Ил-114-300 рассказали в пресс-службе предприятия. ВАСО выступает кооперантом с головным производителем — ПСК «МиГ», которому авиазавод будет поставлять ряд важнейших агрегатов. В их числе — центральная и консольные части крыла в сборе с системами; хвостовое оперение в сборе с системами, рулями высоты и направления; зализ крыла; мотогондолы в сборе с системами. В общей сложности в ВАСО планируют выпускать более 40 процентов агрегатов Ил-114. Производство Ил-114-300 планируется на заводе корпорации «МиГ» в Луховицах. Стоимость экземпляра оценивается до \$20 млн.

Перспективный авиационный комплекс дальней авиации планируют создать за пять — семь лет

Сроки создания перспективного авиационного комплекса дальней авиации (ПАК ДА, изделие 80) составят около пяти-семи лет, заявил генеральный директор ПАО «Туполев» Александр Конохов на торжественном собрании, посвященном 50-летию со дня первого полета сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144. «Помимо глубокой модернизации авиационной техники мы создаем и новую. У нас реализуется проект «изделие 80». И сроки будут такие же — пять-семь лет, и проблемы будут приблизительно такие же, что и при разработке Ту-144», — сказал Конохов. Начало поставок ПАК ДА на вооружение запланировано на 2025-2030 годы после проведения испытаний.



жиров для подготовки авиационного персонала, средств наземного обслуживания и создание склада запасных частей. Также предусмотрено субсидирование 90 процентов затрат изготовителей самолёта МС-21 и его составных частей на уплату процентов по кредитам, полученным на реализацию проекта», — говорится в пояснении к тексту постановления Правительства РФ.

ров попросил уточнить своего заместителя Юрия Борисова.

— Сначала несколько слов о том, как идёт реализация проекта создания семейства самолётов МС-21 вместимостью от 150 до 210 пассажиров, проинформировал вице-премьер. — Самолёт разработан на базе современных технологий и имеет ряд конкурентных преимуществ. В ходе реализации программы МС-21 проведена глубоко-

вторую половину 2020 года. На сегодняшний день проведено уже 122 полёта. Всё идёт в графике. У нас нет сомнений, что самолёт встанет на крыло именно в обозначенные сроки. На сегодняшний день уже имеется 175 твёрдых заказов. Более того, они оплачены. Стартовый заказчик — «Аэрофлот».

Что касается подписанного Вами, Дмитрий Анатольевич, постановления.

При его подготовке был учтён опыт ведущих авиапроизводителей по поддержке продаж. Для обеспечения нормальной эксплуатации самолётов МС-21 ведутся работы по развёртыванию системы их послепродажного обслуживания, которую необходимо запустить к моменту начала серийных поставок. С этой целью и разработан механизм государственной поддержки.

На что пойдут деньги? В первую очередь это обеспечение запасными частями и средствами наземного обслуживания, создание базового центра по техническому обслуживанию и ремонту самолётов в аэропорту Шереметьево, создание центра по обучению авиационного персонала, а также оказание инженерно-технической поддержки в режиме 365 дней в году, 7 дней в неделю, 24 часа в сутки.

Я хотел бы остановиться на следующем моменте. В сентябре 2018 года Соединённые Штаты

кая модернизация российских предприятий — участников проекта. Созданы и работают новые высокотехнологичные компании. Существенно обновлена испытательная база, сформирована современная научно-производственная среда для дальнейшего развития гражданской авиации. Это действительно для российского авиапрома знаковый проект.

В настоящее время два самолёта МС-21-300 задействованы в лётных сертификационных испытаниях. В марте этого года к ним присоединится третья машина. На иркутском заводе идёт сборка четвёртой машины, мы надеемся, что в II квартале текущего года она также будет присоединена к сертификационным испытаниям. На ста-

В федеральном бюджете в 2019 году на эти цели предусмотрено 1,58 млрд рублей, в 2020 и 2021 годах — 4,11 и 4,81 млрд рублей соответственно. Средства пойдут, в том числе, на уплату процентов по кредитам, а также на другие расходы, включая приобретение тренажёров для лётного персонала, средств наземного обслуживания, а также на создание склада запчастей.

«Благодаря инновационным материалам, оригинальным конструктивным решениям у такого воздушного судна, как МС-21, мы надеемся, будет высокая конкурентоспособность, он должен стать надёжным, безопасным и комфортным для пассажиров. Работа по запуску МС-21 в серию

«Опираясь только на внутреннюю потребность, можно выйти на объём производства МС-21 порядка 100 самолётов в год».

ИНТЕГРАЦИЯ

Россия и Канада договорились о взаимном признании сертификационных документов

Руководитель Росавиации Александр Нерадько подписал в Монреале Техническое соглашение (Technical arrangement) между Росавиацией и ведомством гражданской авиации Канады Transport Canada Civil Aviation (TCCA) по взаимному признанию сертификационных одобрительных документов на авиационную технику. С учетом имеющейся заинтересованности российских и канадских предприятий авиапрома в сотрудничестве, Техническое соглашение между Росавиацией и ТССА открывает возможность проводить работу по валидации российским и канадским авиационными ведомствами одобрительных документов на образцы авиационной техники.

Airbus может вывести свое производство из Великобритании в случае жесткого Brexit

«Если произойдет Brexit без соглашения, нам придется принять очень болезненные решения для Великобритании... Авиастроительная промышленность — это долгосрочный бизнес, и нас могут вынудить перенаправить будущие инвестиции. Будьте уверены, есть много стран, которые будут рады делать крылья для Airbus», — заявил гендиректор компании Томас Эндерс. Как отмечается, штат сотрудников компании в Великобритании превышает 14 тысяч человек. Помимо этого, порядка 4 тысяч британских компаний сотрудничают с Airbus, предоставляя авиагиганту услуги, компоненты и материалы. Годовой оборот компании в Великобритании составляет порядка \$7,83 млрд.

Китайские авиакомпании объединяются в масштабном использовании самолета ARJ21

По информации COMAC, компании Genghis Khan Airlines и Chengdu Airlines подписали рамочное соглашение о сотрудничестве для того, чтобы продвигать масштабную эксплуатацию гражданских воздушных судов. Сотрудничество включает в себя «расширение рынка эксплуатации воздушного транспорта, операционную поддержку, обмен информацией об операциях, туристический бизнес и финансовые инвестиции». Региональный авиалайнер ARJ21 с количеством кресел от 78 до 90, способен летать на расстояния до 3700 км. Первый самолет данного типа был поставлен компании Chengdu Airlines в 2015 году. В настоящее время компания имеет в наличии 10 ARJ21.

«Азербайджанские Авиалинии» и Sabre продлили партнерство в области глобальной дистрибуции

Sabre Corporation, ведущий поставщик технологий для мировой индустрии туризма и путешествий, объявила о продлении сотрудничества с авиакомпанией «Азербайджанские Авиалинии» (AZAL). Благодаря продлению партнерства двух компаний туристические агенты и корпорации, подключенные к торговой площадке Sabre, продолжат пользоваться преимуществами доступа к лучшим тарифам и продуктам авиаперевозчика. Это сотрудничество подтверждает статус Sabre как поставщика технологий, поддерживающего прямые и непрямые каналы, чтобы путешественники могли приобретать авиабилеты и дополнительные сервисы в удобных им точках продаж.

Японская авиакомпания All Nippon Airways намерена начать ежедневные рейсы в Москву

Авиакомпания ANA приняла решение начать регулярные ежедневные рейсы в Москву и Владивосток. Они могут стартовать уже в 2019 финансовом году (начинается 1 апреля). Ведущая японская деловая газета Nikkei отмечает, что на европейском направлении поток пассажиров между Россией и Японией нарастает сейчас наиболее интенсивно. Это связано, в частности, со смягчением условий выдачи въездных виз для граждан РФ и активизацией экономических отношений между двумя странами. Численность пассажиров на маршруте Москва — Токио в период с декабря 2017 по ноябрь 2018 года, по данным газеты, выросла на 10 процентных пунктов и достигла 140 тысяч человек.

Делегация Республики Крым посетила в Уфе «Технопарк авиационных технологий» при УМПО

В рамках официального визита представителей Республики Крым в Республику Башкортостан делегация во главе с директором Фонда поддержки предпринимательства РК Дмитрием Зеленским посетила Научно-производственную ассоциацию «Технопарк авиационных технологий», учрежденную ПАО «ОДК-УМПО» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию ГК «Ростех») и Уфимским государственным авиационным техническим университетом. На сегодняшний день в Технопарке АТ ведется работа по четырем направлениям инжиниринга, успешно реализуются образовательные проекты и оказывается поддержка малым предприятиям.

Инвесторы из Китая проявили интерес в реконструкции аэродрома в АП «Протасово»

Инвесторы из Китая заинтересованы в сотрудничестве с Рязанской областью в сфере строительства логистических центров, сложных инженерных сооружений, коммуникаций, также они интересуются реконструкцией аэродрома «Протасово», сообщил губернатор Рязанской области Николай Любимов. «Китайские партнеры предлагают нам сотрудничество в сфере организации инфраструктурных проектов. Это, прежде всего, строительство логистических центров, сложных инженерных сооружений, коммуникаций и т.д. Их заинтересовал наш аэродром «Протасово», который нуждается в реконструкции. Компания крупная, с большим опытом», — рассказал глава региона.

Новосибирская область и Беларусь вернулись к вопросу возобновления прямого авиасообщения

В рамках рабочей поездки в Республику Беларусь делегации Новосибирской области, во главе с губернатором региона Андреем Травниковым запланировано подписание соглашений, договоров и меморандумов о сотрудничестве. Беларусь является одним из крупнейших партнеров Новосибирской области по внешнеторговому обороту. За 11 месяцев 2018 года он составил \$152,4 млн (в 2017 году — \$149,3 млн). Национальный аэропорт Минск может стать привлекательным хабом для путешествий по Европе пассажиров, следующих из новосибирского аэропорта. Толмачёво готов предложить пассажирам из Минска удобные стыковки для полётов в города Юго-Восточной Азии.

Компетентно о главном

Экспертный совет Росавиации подвел итоги года и обсудил задачи дальнейшего развития отрасли

Гражданская авиация России уверенно возвращается высоты, утраченные в нелёгкие пореформенные годы. Но остаётся немало задач, требующих скорейшего решения. В то же время новые вызовы бросает мировой авиатранспортный рынок. Справиться с таким грузом проблем можно только сообща. В этом и состоит основная миссия Экспертного совета в области гражданской авиации при Росавиации. Очередное его отчётное заседание состоялось в Зале Коллегии 30 января.



В традиционной приветственной речи председатель Экспертного совета **Михаил Терещенко** отметил, что на приглашение принять участие в заседании отозвались многие руководители авиапредприятий. И это понятно: рассматривались проблемы, важные для всех: деятельность авиационных учебных заведений, обеспечение безопасности полётов — по-прежнему остаётся актуальным вопрос о СУБП. В повестку заседания была включена и нормативно-правовая база деятельности отрасли.

Несмотря на экономические и политические потрясения, гражданская авиация России развивается: растут авиаперевозки, в эксплуатацию поступают новые воздушные суда, создаются новые авиакомпании и расширяют сферу деятельности ныне существующие. Поэтому можно не сомневаться: Россия останется великой авиационной державой, и мы еще станем свидетелями её новых достижений.



Михаил Терещенко и Александр Нерадько

Выступивший с докладом руководитель Росавиации **Александр Нерадько** отметил роль Совета в реализации Государственной политики в области гражданской авиации и работе по магистральным направлениям её развития. Деятельность Экспертного совета во многом способствовала достижениям высоких показателей в деятельности ГА за минувший 2018 год. Вместе с тем, глава ведомства отметил, что с точки зрения безопасности полётов минувший год был тяжёлым.

Скоро исполнится ровно год со дня катастрофы самолёта Ан-148, выполнявшего рейс из аэропорта Домодедово в Орск и упавшего в Подмоскowie. Эта катастрофа заставила пересмотреть вопросы сертификационных требований к авионике и к подготовке экипажей. Кроме того, по-новому нужно будет смотреть и на деятельность региональных авиакомпаний.

Нелепо выглядят катастрофы вертолётов Ми-8, столкнувшегося с внешней подвеской, и Ми-26,

заходившего на посадку в сложных метеословиях. Столь же нелепой выглядит и авария самолёта Боинг-737-800 в Сочи на исходе минувшего лета. Согласно статистическим данным, Utair которой принадлежал попавший в аварию самолёт, признана самой аварийной авиакомпанией, в связи с чем перед Экспертным советом стоит задача оказать ей необходимую помощь.

Авария самолёта Боинг-737-800 и катастрофа вертолёта Ми-26 относятся к категории SFTI (столкновение с землей в управляемом полёте). В связи с названными событиями был разработан ряд мероприятий, но их повторяемость заставляет задуматься, в частности, о том, правильно ли были выбраны технологии как подготовки экипажей, так и производства полётов. Следует обратить внимание на то, что в обоих случаях речь идёт о крупных воздушных судах и опытных экипажах. Необходимы дополнительные меры по профилак-

значение при наличии процедуры сертификации авиакомпании. В Ространснадзоре в настоящее время формируется специальная рабочая группа, которая должна заниматься выявлением избыточных функций по регулированию в гражданской авиации. К вопросу необходимо подходить с предельной аккуратностью, чтобы такие направления, как безопасность полётов и авиационная безопасность, не были ущемлены.

Александр Нерадько также обратил внимание на стратегические цели и задачи гражданской авиации. Речь идёт в частности, о Постановлении Правительства об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Речь зашла в первую очередь о реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети авиационных маршрутов. Всего предстоит модернизировать 66 аэропортов, из которых 40 находятся на Дальнем Востоке и на Крайнем Севере. Задача осложняется отсутствием производственных мощностей и подрядчиков для работы в тяжёлых климатических условиях.

Есть, впрочем, и позитивный пример — аэропорт Норильск, реконструированный за 3 года. Реконструкция ВПП (многие поколения пилотов знают её как «горбатую») была проведена без остановки полётов.

Проблема реконструкции аэропортов в названных регионах состоит, в частности, в логистике доставки материалов и техники. Роль членов Экспертного совета для решения данной задачи будет состоять, например, в том, чтобы применить опыт, накопленный на предыдущих этапах развития гражданской авиации.

Не менее важной является и задача по изменению сети маршрутов, чтобы не менее 50 процентов пассажиров могли летать из одного региона в другой без необходимости делать пересадку в Москве. Для его решения планируется выделить значительные средства на субсидирование региональных перевозок. В условиях изменения цен на энергоресурсы эта задача приобретает особую значимость. Примечательным является то, что в январе индекс цен на авиакеросин по отношению к декабрю незначительно снизился и при этом не начал расти вновь.

Руководитель группы лётно-методического обеспечения Экспертного совета **Александр Яковлев** отметил укрепление связей с различными структурами Росавиации, в том числе с Общественным советом, а также с рядом Ассоциаций — МАРАП, АЭВТ и Ассоциацией авиационных учебных

центров. Помимо этого, велась активная работа с Российским союзом промышленников и предпринимателей. Но, к сожалению, существуют трудности при установлении контактов с Министерством транспорта.

Члены группы лётно-методического обеспечения принимали участие в разработке около двух десятков различных нормативно-правовых актов, решая различные задачи — по экспертизе документов и собственно разработке. Только по АОН было рассмотрено 4 варианта поправок к Воздушному Кодексу, предлагаемых Минтрансом. Поправки так и остались непринятыми.

Неоднократно рассматривались и другие документы: Воздушный Кодекс, ФАПы, касающиеся обеспечения и выполнения полётов. По просьбе руководителя Управления по лётной эксплуатации была проведена экспертиза последних вариантов программ подготовки коммерческих пилотов в лётных училищах, разработанных год назад. Совместно со специалистами АУЦ S7 Training разработана программа подготовки пилотов, проведена экспертиза учебников и учебных пособий. Эти учебники могут использоваться и в программах подготовки коммерческих пилотов. Экспертные группы принимали участие в мероприятиях АЭВТ, где обсуждались программы подготовки членов лётных экипажей.

Группа также принимала участие в работе подкомиссии по транспортной инфраструктуре РСПТ по ряду направлений, в частности, по разработке профстандартов. В нынешнем году приняты первые три стандарта: по обслуживанию пассажирских перевозок на воздушном транспорте, по аэродромным работам и по наземному обслуживанию воздушных судов. В настоящее время эта работа продолжается.

Членами группы проанализирован проект Положения о создаваемом отраслевым советом по профессиональным квалификациям на воздушном транспорте и внесены предложения по его совершенствованию. Помимо этого, члены группы приняли участие в работе Общественного совета гражданской авиации, где обсуждались вопросы, касающиеся деятельности авиакомпаний и АУЦ.

Александр Яковлев обратил внимание на ряд проблем деятельности вверенной ему группы. Выступая на заседании Экспертного совета ещё в 2015 году, он говорил, что поправки в Воздушный кодекс, введённые в 2012 году, не реализованы по сей день. Сегодня нет всех Федеральных авиа-



Александр Яковлев

ционных правил, предусмотренных Воздушным кодексом. Так, например, до сих пор нет правил приёма в эксплуатацию тренажёров, даже сертифицированных. Нет также ни одной типовой программы подготовки специалистов. В лётных училищах зарплаты пилотов-инструкторов в 10 раз меньше, чем у пилотов в авиакомпаниях, окончивших учебное заведение в том же году.

По-прежнему выпускников лётных училищ, не служивших в армии, после окончания призывают на службу (не в авиацию), вследствие чего они теряют зачатки профессиональных навыков. В лётных училищах по-прежнему нет отечественных учебных самолётов и вертолётов. Иностранцы самолёты, приобретённые по ценам, намного превышающим их каталожную стоимость, в большинстве простаивают по ряду причин. К этой ситуации привели отсутствие персональной ответственности с одной стороны, и заинтересованности в эффективном принятии решения — с другой. Мало кто считает, во что обойдётся то или иное принятое решение.

В лётных училищах параллельно реализуются три процесса: получение непосредственно образования, как среднего профессионального, так и высшего, приобретение специальности пилота и подготовка офицера запаса в том учебном заведении, где есть военная кафедра. Нужно определить, что важнее в деле подготовки пилота, чтобы сократить расходы по тем направлениям, без которых можно обойтись. Сегодня бытует мнение, что военная подготовка гражданскому пилоту не нужна, и опыт последнего десятилетия подтверждает это. Смысл военной кафедры сводится только к тому, что выпускник после окончания учебного заведения не будет призван в армию.

Проблемный аспект составляет также разнотенность между Воздушным кодексом и Законом об образовании. При составлении образовательных программ для авиационных учебных заведений приоритет должен быть отдан именно Закону об образовании.

В нынешнем году авиакомпании в очередной раз подняли вопрос о дефиците пилотов и низком уровне их подготовки. Или авиакомпании завышают уровень требований к пилотам или составители программ образования их занижают. Эта ситуация возникла вследствие того, что проблемой подготовки пилотов в течение 40 лет никто не занимался. Сегодня звучат предложения пересмотреть программу первоначальной лётной подготовки и выпускать воспитанников лётных училищ пилотами российских самолётов — SSJ100 и MC-21. По словам Александра Яковлева, схожая практика существовала в советские годы.

Так, например, с 1979 года из выпускников Актюбинского лётного училища гражданской авиации отбирались 100 человек и направлялись на освоение самолёта Ту-134 (относящегося к тому же классу, что и SSJ100). Но сильна ли будет эта программа с

финансовой точки зрения, в то время как традиционная программа подготовки пилотов на лёгких самолётах не профинансирована по сей день? А тренажёры самолётов Boeing и Airbus, поставленные в училища 3 года назад, не задействованы до сих пор. И зачем вообще их нужно было приобретать для лётных училищ, если они предназначены для тренировок лётного состава в авиакомпаниях?

Схожую проблему затронул и председатель Общественного совета при Росавиации **Николай Ивановский**. В Санкт-Петербурге был приобретён тренажёр самолёта CRJ-200, который до сих пор не действует, так как нет заключения о том, что он пригоден к использованию для обучения пилотов. Но он регулярно облётывается и к нему составлена специальная программа облёта. Николай Ивановский также обратил внимание на зарегулированность деятельности аэропортов, где действуют правила транспортной и авиационной безопасности.



Элеонора Сурина

Первоначальная подготовка пилотов находилась и находится по сей день в исключительном ведении государства. Группа обеспечения лётно-методической работы предлагает адаптировать подготовку коммерческого пилота под общепринятые мировые стандарты. К среднему и высшему профессиональному образованию предлагается добавить ещё один уровень — профессиональное обучение. Помимо этого, предлагается разработать методику оценки программ для подготовки коммерческих пилотов.

Для подготовки коммерческого пилота нужно будет разработать и бизнес-модель. На практике нужно перейти к возможности раздельного получения образования и обучения по специальности. Образовательные стандарты определяют уровень образования специалиста — бакалавр, специалист или магистр. Профессиональная подготовка пилота осуществляется в соответствии с требованиями к кабинному экипажу без изменения образовательного уровня.

Схожие вопросы, касающиеся уровня подготовки специалистов, рассмотрел руководитель группы организации ТОИР, сертификации воздушных судов и анализа документов организационно-правовой базы **Эдуард Ушаков**. По данным

опроса работодателей, в 2017 году существовал дефицит специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов категорий В1 и В2 (т.е. по авионике, планеру и двигателям). Таких специалистов было всего около 8,5 тысяч. Возраст большинства из них составляет более 50 лет. Техников по эксплуатации самолётов и двигателей насчитывалось всего 3,5 тысячи, и из них 1800 — старше 50 лет. Учебные заведения дают только общее образование, а специалист готовится уже в самой авиакомпании. В целях решения этой проблемы выдвигались предложения добавить к образовательным программам авиационно-учебных центров модули 9-10, по проблематике человеческого фактора и авиационному законодательству. Это решение позволит сократить время подготовки специалистов в компаниях.

Одним из актуальных остаётся вопрос о сертификации воздушных судов. Авиакомпаниям столкнулись с проблемой: Росавиация требует наличия сертификата типа на каждую версию воздушного судна. Это усложняет ввод в строй самолётов, особенно не имеющих российскую регистрацию.

Вопросы безопасности полётов зависят не только от организации ТОИР, но и от качества топливообеспечения. Председатель комиссии по гражданской авиации Общественного совета Ространснадзора, Заслуженный пилот СССР **Олег Смирнов** обратил внимание на то, что в настоящее время сертификация топлива отменена. За качество топлива отвечает только его изготовитель. Однако оно зависит не только от того, как было изготовлено, но и от того, какой путь проделало от нефтепергонного завода до самолётного топливного бака.

Руководитель группы по проблемам человеческого фактора в гражданской авиации **Татьяна Илларионова-Заваликина** проанализировала нормативную базу этого направления. В настоящее время подготовлено два проекта документов, регламентирующих подготовку в области человеческого фактора. Они переданы на рассмотрение председателю Экспертного совета. Первый готовился совместно с экспертами Росавиации. Он содержит требования к подготовке различных специалистов ГА, в том числе и наземных служб. Второй — регламентирует сам процесс подготовки специалистов.

Три года назад группой было организовано обучение по авиационной психологии. Однако требования к их подготовке были введены ещё в 2000 году и с тех пор не менялись. Прорабатывается вопрос о создании компьютерной программы для анализа психофизиологического состояния пилота перед полётом. Аналогичную программу предлагается разработать и применить к другим специалистам (бортпроводники, авиадиспетчеры и т.п.).

Проблему утомляемости изложила директор по безопасности полётов авиакомпании «Волга-Днепр» **Элеонора Сурина**. Согласно статистическим данным, 90 процентов пилотов считают утомление самой

большой проблемой. В её изучении применяются два подхода — учёт рабочего времени и условия перелёта (часовые пояса и т.п.). Начиная с 1995 года, забили тревогу австралийские авиакомпании, выполняющие самые длительные перелёты. С этого времени под эгидой ИКАО начали функционировать рабочие группы по данному вопросу. В 2008 году в Приложении 6 ИКАО уже говорилось о необходимости наличия системы управления рисками. В 2011 году был издан стандарт для регулятора.

Сегодня российские авиакомпании руководствуются 139-м приказом, в котором о необходимости иметь систему управления рисками не сказано. Экипажи грузовых авиакомпаний больше всего подвержены проблеме утомления из-за частых ночных полётов. Специалисты ГК «Волга-Днепр» с 2016 года ведут работу по созданию системы управления утомляемостью. Ныне действующая программа учитывает рабочее время, количество ночных вылетов и ряд других факторов, от которых зависит утомляемость. Задача специалистов компании состоит в создании программы, которая в перспективе может использоваться во всех авиакомпаниях.

Решение рассмотренной проблемы является и одной из задач СУБП. О проблемах внедрения данной системы рассказал член Экспертного совета, зам. генерального директора авиакомпании «Авиатис» Заслуженный пилот России **Станислав Тульский**, который отметил, что многие компании ограничиваются составлением Руководства по управлению безопасностью полётов (РУБП). Но в данной системе должны участвовать все категории работников гражданской авиации. Внутри авиакомпаний программы для обучения есть, но в АУЦ их нет. Есть только одна программа в МГТУ ГА — подготовка специалистов по СУБП. Для анализа необходимо использовать не только риски, но и свершившиеся события, о которых стало известно из добровольных сообщений, в ходе разборов и т.п.

Вопросы деятельности службы ОрВД изложил руководитель группы по данному виду деятельности **Николай Зобов**. Её текущая работа ориентировалась на цели и задачи, сформулированные на заседании Коллегии Росавиации 28 февраля 2018 года в части, касающейся обеспечения стабильного безопасного функционирования системы воздушного транспорта. Был затронут и вопрос необоснованного роста ставок за аэронавигационное обслуживание, особенно во время Чемпионата мира по футболу. Основная задача группы — поиск оптимальных решений по улучшению качества аэронавигационного обслуживания.

Михаил Терещенко отметил значение АОН и обратил внимание на важность этой разновидности авиации. Кроме того, он обратил внимание, что государственная политика в области регулирования ценообразования на услуги по наземному обслуживанию воздушных судов реализуется невнятно и бессистемно. Например, сегодня в новом ростовском аэропорту «Платов» цены на эти услуги втрое выше, чем в старом аэропорту. Данная стратегия предусматривала усиление роли науки, но сегодня сам ГосНИИ ГА вытеснен с территории аэропорта Шереметьево и ютится в здании на Михалковской улице. Кому это было выгодно?

Напомнил Терещенко и о проблемах Лётно-методического центра. Он был создан в Сколково, но передан почему-то корпорации Boeing. Цены на обучение высокие, и потому желающих прийти туда немного. Какого же результата можно ждать от этого заведения?

Получить ответ на эти вопросы — одна из задач Экспертного совета на будущее.

Пётр КРАПОШИН

МИР ВЕРТОЛЁТОВ

Россия и Казахстан подписали контракт по локализации сборки Ми-8АМТ/Ми-171

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров встретился с заместителем премьер-министра Республики Казахстан — министром оборонной и аэрокосмической промышленности Аскармом Жумагалиевым. Стороны обсудили вопросы сотрудничества в сфере промышленности и торговли. Накануне холдинг «Вертолеты России», АО «Национальная компания «Казахстан инжиниринг» и АО «Авиаремонтный завод № 405» (Казахстан) подписали контракт, предполагающий организацию крупноузловой сборки вертолетов Ми-8АМТ/Ми-171 в Казахстане, создание системы поддержки жизненного цикла вертолетов, а также поставку 45 вертолетокомплектов до 2025 года.



В 2018 году Airbus Helicopters поставила 356 вертолетов и получила заказы на 413 машин

Таким образом, компания подтвердила свое лидерство на рынке гражданского вертолётостроения и укрепила позиции в сегменте военной продукции. В 2018 году портфель производителя пополнился заказами на 148 легких двухдвигательных вертолетов семейства H135/H145 и 15 заказами на новое поколение вертолетов H160. По состоянию на конец 2018 года общий портфель заказов компании составил 717 вертолетов. Важным событием 2018 года стало начало летных испытаний первого серийного вертолета нового поколения H160. Кроме того, в 2018 году компания достигла серьезных успехов в развитии программ беспилотных летательных аппаратов.

Севастополь получит собственную площадку для вертолетов санитарной авиации в 2022 году

Вертолеты санитарной авиации смогут садиться в Севастополе, когда будет построена новая больница скорой медицинской помощи с вертолетной площадкой, запланированная в рамках федеральной целевой программы по развитию Крыма, сообщил заместитель директора департамента здравоохранения Владислав Нусинов. По данным департамента, сейчас в Севастополе нет специальных площадок для приземления бортов санавиации. Пациентов приходится везти машиной до Симферополя (около 80 км), и только там их забирает воздушное судно. По данным департамента, строительство новой больницы скорой медицинской помощи на 435 коек до конца 2022 года планируется в рамках федеральной целевой программы по развитию Крыма и Севастополя.

Американский многоцелевой скоростной вертолет SB>1 Defiant впервые раскрутил несущие винты

Компании Sikorsky и Boeing приступили к наземным испытаниям перспективного многоцелевого скоростного вертолета SB>1 Defiant. Во время первых проверок машина, закрепленная тросами на земле, включила двигатели и раскрутила несущие винты. Первые проверки признаны успешными. Разработка SB>1 ведется с 2015 года. В ней использованы наработки, полученные во время разработки и испытаний демонстраторов скоростных вертолетов X-2 и S-97 Raider. Масса вертолета составляет 13,6 тонны. Он сможет развивать скорость до 250 узлов (463 километра в час) и перевозить 12 человек десанта. Машина построена по соосной схеме с хвостовым толкающим винтом.

Росавиация одобрила эксплуатацию вертолетов «Ансат» в условиях высокогорья

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) подтвердило увеличение высоты взлета и посадки вертолета «Ансат» до 3500 метров. Одобрение главного изменения выдано на основе результатов испытаний, которые вертолет прошел летом 2018 года на Эльбрусе. Документ разрешает эксплуатацию «Ансата» в условиях высокогорья. Ранее высота взлета и посадки вертолета не превышала 1000 м, что ограничивало его применение в горах. В ходе сертификационных испытаний «Ансат» успешно выполнил серию взлетов-посадок на высотах до 3500 метров, в том числе с имитацией неработающего двигателя и в режиме авторотации.

Польша хочет модернизировать находящиеся на ее вооружении советские вертолеты Ми-24

Министерство обороны Польши опубликовало информацию о намерении провести «технический диалог» о модернизации Ми-24. Инспекторат хочет изучить возможности оснащения вертолетов современными системами вооружения, связи, защиты, навигации и радиоэлектронной борьбы. Также будут оценены расходы на модернизацию и требуемое время. Запланированное время «технического диалога» — июль-сентябрь 2019 года. На данный момент 30 Ми-24 являются единственными ударными вертолетами в польской армии. Произведенные в 1969 году и находящиеся на вооружении Польши с 1978 года, они не соответствуют современным требованиям ведения боя.

«ОДК-УМПО» в срок поставило все необходимые компоненты для вертолетного двигателя ВК-2500

В ОДК-УМПО завершены работы по организации производственно-технологического центра № 185 для выпуска компонентов ВК-2500 по программе импортозамещения. По итогам работы в 2018 году предприятие отмечено дипломом АО «ОДК-Климов» в номинации «Поставка точно вовремя». По проекту «Организация серийного производства деталей и сборочных единиц вертолетных двигателей ВК-2500» ОДК-УМПО обеспечило поставку ОДК-Климов 180 моторокомплектов. В данный момент на предприятии идет создание еще трех ПТЦ, где будет размещено современное высокотехнологичное оборудование. Все центры спроектированы с учетом лучших мировых практик.

ИЗ ПОТОКА НОВОСТЕЙ

Главгосэкспертиза одобрила стоимость ремонта части перронов на аэродроме в МА «Домодедово»

По итогам рассмотрения выдано положительное заключение, сообщает пресс-служба ведомства. «Проект предусматривает капитальный ремонт искусственных покрытий маршрута руления от ВПП-1 к местам стоянок воздушных судов. Строительные работы будут проводиться в рамках исполнения договорных обязательств арендодателя по договору аренды имущества аэродромного комплекса в соответствии с «Положением о существенных условиях договоров аренды аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности», — отметили в Главгосэкспертизе. Работы будут финансироваться из средств ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово».

По итогам 2018 года в аэропорту «Шереметьево» обработано свыше 335 тыс. тонн грузов и почты

Увеличение общего объема обработанных грузов произошло за счет грузооборота на международных воздушных линиях (МВЛ), который вырос более чем на 7 процентов по сравнению с 2017 годом и достиг свыше 220 тысяч тонн. В структуре грузооборота аэропорта Шереметьево на МВЛ в 2018 году наибольший рост по сравнению с 2017 годом наблюдался по экспортным грузам — свыше 25 процента. Рост объема импорта МВЛ составил свыше 7,5 процента, объем трансферных грузов МВЛ остался на уровне 2017 года. Основными внешними направлениями, на которые пришлось свыше 50 процентов грузо потока, являются КНР, Германия, США, Нидерланды и Южная Корея.

Минтранс РФ запросил больше 200 млрд рублей из бюджета на развитие региональных гаваней

Минтранс предложил увеличить финансирование региональных аэропортов и авиаперевозок до 2024 года, выделив на это 285,9 млрд рублей, следует из паспорта федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Как следует из документа, на строительство и реконструкцию 48 взлетно-посадочных полос и 20 вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры собираются потратить 204,4 млрд рублей, из них из федерального бюджета — 173,8 млрд рублей, бюджетов регионов — 4,3 млрд рублей, внебюджетных источников — 26,3 млрд рублей. Больше всего денег заложено на дальневосточные аэропорты — около 94 млрд рублей.

Длина участка метро до аэропорта «Внуково» превысит 5 километров вдоль Боровского шоссе

В его составе откроются две станции — одноименная «Внуково» и «Пухтино», сообщает Москомстройинвест. Трассировка линии предусматривается вдоль Боровского шоссе. Как отметила председатель Москомстройинвеста Анастасия Пятава, продление желтой ветки «улучшит условия транспортного обслуживания населения и работающих развивающихся территорий Троицкого и Новомосковского административных округов, сократит дальность подвоза на наземном транспорте к станциям метрополитена». Кроме того, у авиапассажиров, встречающих и провожающих граждан появится возможность при поездках в аэропорт выбирать оптимальные пути следования.

В Петрозаводске в мае начнут строить здание нового аэровокзала, сохранив при этом старое

Строительство начнем при условии, что разработка проектно-сметной документации завершится к 1 марта, рассказал журналистам глава Карелии Артур Парфенчиков по итогам совещания в Москве по вопросам реализации федеральной целевой программы развития Карелии до 2020 года под председательством вице-преьера Виталия Мутко. «После проведения предыдущей экспертизы было выставлено 23 замечания. Объект сложный, и мы удовлетворены тем, что так жестко экспертиза подходит к этому проекту. Пока осталось 9 замечаний, которые еще подрядчик проекта не устранил», — добавил глава Карелии. Первое здание аэровокзала было построено в 1964 году.

В минувшем году аэропорт «Платов» обслужил 92 тысячи трансферных и транзитных пассажиров

Международный аэропорт «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты регионов») в 2018 году обслужил 92,3 тысячи трансферных и транзитных пассажиров. Рост по сравнению с 2017 годом (по отношению к совокупному трансферному потоку аэропортов Ростов-на-Дону и «Платов») составил 58 процентов. Основной трансферный и транзитный пассажиропоток сформировался за счет перевозок в страны СНГ, а также за счет рейсов между российскими регионами. Причем наибольший темп роста, более 100 процентов, зафиксирован именно на межрегиональных направлениях, что объясняется развитием межрегиональной маршрутной сети. Базовая авиакомпания аэропорта — «Азимут».

Аэропорт Владивостока совершенствует систему контроля качества обслуживания пассажиров

«Одним из эффективных мероприятий контроля качества является опрос пассажиров по методике ASQ (Airport Service Quality) Международного совета аэропортов (ACI), который позволяет оценить уровень удовлетворенности пассажиров и определить наиболее критические зоны обслуживания. Опросы проводят специалисты службы авиаперевозок на четырех языках — русском, английском, корейском и китайском. Достигнутый показатель по общей удовлетворенности пассажиров уровнем аэропортового обслуживания в 2018 году составил 3,74 балла», — отметили в аэропорту. Также на постоянной основе проводятся замеры времени технологических процессов АРТМ.

Цены на авиакеросин в крупных аэропортах ПФО в январе не изменились или снизились

Снижение цены на 5,9 процента произошло у «ЛУКОЙЛ-Аэро» в Самаре, Перми и Нижнем Новгороде. Стоимость топлива составила в Самаре 45,97 тысячи рублей за тонну, в Перми — 45,86 тысячи рублей, в Нижнем Новгороде — 46,06 тысячи рублей. При этом другие топливозаправщики — ТЗК «Аэрофьюэлз Нижний Новгород» и ООО «Аэрофьюэлз-Пермь» — в январе оставили прежнюю цену на авиатопливо. Неизменными остались цены и в аэропортах Казани, Оренбурга, Саратова, Ульяновска («Восточный»), Пензы, Кирова, Ижевска. Наибольший рост цены отмечен в Орске — оренбургский филиал «Газпромнефть-Аэро» в январе повысил цену на 14,7 процента — до 49,492 тысячи рублей.

За первые три месяца работы было перевезено 80 пассажиров. Для сегодняшней гражданской авиации эта цифра небольшая, но по тем временам это был серьезный успех. Многоместных самолётов не было и пятикресельное воздушное судно считалось достаточно крупным. Но скорость перелётов, составлявшая около 150 километров в час, казалась невероятной. Сегодня с такой скоростью ходит поезд «Ласточка».

русская, Киевская, а также Северный, Балтийский и Черноморский авиаотряды, обслуживавшие ВМФ СССР. В дальнейшем формируется еще несколько авиагрупп.

На основании приказа Народного Комиссара обороны от 9 июля 1941 года личный состав ГВФ, зачисленный в авиационные группы особого назначения, считался призванным в Красную Армию. В состав фронтовых подразделений

ван транспортный авиаотряд. В июне 1948 года было создано Северо-Кавказское управление гражданского воздушного флота, а 1 сентября 1949 — организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ее первоначальное название — Линейные эксплуатационно-ремонтные мастерские). Ростовские ЛЭРМ стали одним из первых предприятий подобного профиля в СССР.

**аэропорт Ростов-на-Дону передал эстафету новой узловой воздушной гавани «Платов»**

Со временем воздушная трасса расширялась, увеличивалось и количество совершаемых рейсов. Уже в 1926 году через столицу Дона прошла важная авиамагистраль Москва-Ростов-Тифлис. Маршрут Москва — Орёл — Харьков — Ростов был продлён через Минеральные Воды и Грозный до Баку.

Небольшая воздушная станция уже не устраивали ни авиаторов, ни пассажиров, и в 1932 году началось строительство аэропорта.

В 1934 году, постановлением СНК СССР №1180 от 19 мая 1934 года в Ростове-на-Дону создается подразделение Главного Управления ГВФ — Азово-Черноморско-Кавказское Управление ГВФ (АЧКУ ГВФ). Его начальником назначен Петр Александрович Типикин. На базе АЧКУ формируется отдельный авиаотряд специального применения и местных воздушных линий. Воздушный флот обновляется отечественными самолетами, что улучшает качество обслуживания пассажиров. Помимо этого, завершается строительство аэропорта по Новочеркасскому шоссе, в Ростове-на-Дону создается профсоюз авиаработников.

Для истории донской авиации 1934 год памятен и тем, что на Дон поступили отечественные самолёты Р-5 и К-5. Была создана небольшая база для ремонта авиадвигателей, а для решения сельскохозяйственных задач образована эскадрилья спецприменения и транспортное подразделение. В следующем, 1935 году, донские авиаторы получили самолёты ХАИ-1 и У-2, что позволило выполнять рейсы в Москву без промежуточных посадок.

Годы Великой Отечественной войны 1941-1945, стали серьёзным и трудным испытанием для гражданской авиации. В первые дни войны началась перестройка Аэрофлота на военный лад. 23 июня 1941 года ГВФ был подчинен в оперативном отношении Наркомату обороны. Для помощи Красной Армии в условиях боевой обстановки создаются авиационные группы особого назначения: Северная, Прибалтийская, Бело-

Аэрофлота, в части ВВС, Дальнебомбардировочную авиацию были переданы и лучшие высококвалифицированные кадры Северо-Кавказского отдельного авиаотряда.

В годы войны авиаработники Дона и Северного Кавказа выполняли самые разнообразные боевые задания: вывозили тяжелораненых с линии фронта, подвозили на передовые линии медикаменты и медперсонал, доставляли подразделения действующей армии вооружение, боеприпасы, продовольствие, горюче-смазочные материалы, доставляли почту, донесения, приказы, вели разведку в тылу противника ночью и днем, забрасывали в тыл врага советских разведчиков и листовки, производили ночные не прицельные бомбардировки, разбрасывали в воздухе светящиеся авиабомбы, совершали ночные полеты к партизанам Крыма и Кубани, а также совершали всевозможные транспортные перевозки в районах действующей армии.

За годы Великой Отечественной Войны аэропорт Ростова-на-Дону был полностью разрушен, пострадало огромное количество авиатехники и летного состава. Гражданская авиация Дона испытывала недостаток в кадрах и самолетном парке для восстановления воздушных линий, организации работ в сельском хозяйстве, здравоохранении и других отраслях.

Ещё продолжались бои, когда лётчики-ростовчане приступили к восстановлению народного хозяйства. Из прибывших с фронта пилотов в мае 1944 года был сформирован отдельный авиаотряд с базированием в Ростовском аэропорту, перевозивший пассажиров и грузы. Перед ним стояла задача в кратчайший срок наладить авиационное обслуживание различных отраслей народного хозяйства на Дону и Северном Кавказе, особенно по выполнению работ в сельском хозяйстве и санитарной авиации.

Настала долгожданная победа, и донские авиаторы вернулись к мирному созидательному труду. В 1946 году была образована служба движения, в июле 1947 сформиро-

За время оккупации гитлеровцы полностью разрушили ростовский аэропорт. Новое здание было построено уже в 1949 году.

Дальнейшее развитие донского воздушного транспорта, увеличение объема авиаперевозок потребовало централизации управления. В 1963 году на базе 77-го и 78-го лётных отрядов и аэропорта был создан Ростовский объединённый авиаотряд.

Послевоенная история ростовского авиапредприятия – это летопись успешного освоения лётчиками Дона новых воздушных судов: L-200, Ил-14, Ан-10, Ан-12, Ан-24, Л-410, а также реактивных самолётов Як-40 и Ту-134. Важным событием в работе РОАО стало поступление авиалайнера Ту-154. Первую «большую тушку», пилотируемую Г. Жидковым и П. Шуляком, торжественно встречали 1 октября 1977 года представители руководства области и города, личный состав авиапредприятия.

В 1981 году ростовские лётчики приступили к регулярным рейсам в зарубежные страны (на Ту-154 из Сочи — в Прагу, Братиславу и Будапешт). Постепенно география полётов расширялась. Так, в 1991 году были открыты чартерные рейсы в Дюссельдорф и Глазго, а также в прежде для нас экзотические Фуджейру, Шарджу, Абу-Даби. Спустя год донские пилоты уже летали в Белград и Каир, Вену и Бахрейн, Анкару и Скопье, многие другие зарубежные города.

Переход экономики нашей страны к рыночным механизмам потребовал новых форм ведения хозяйственной деятельности. 1 октября 1993 года произошла реорганизация Ростовского объединённого авиаотряда. На его базе были созданы ОАО «Донские авиалинии», ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» и государственное предприятие «Донаэронавигация», осуществляющее управление воздушным движением. «Донские авиалинии» и по величине парка воздушных судов, и по объемам пассажирских и грузовых перевозок входили в число десяти крупнейших авиакомпаний России.

Но транспорт — это зеркало экономики. В условиях резкого снижения темпов экономического развития платёжеспособность россиян упала, они стали реже пользоваться услугами авиаторов. С другой стороны — значительно возросли цены на авиатопливо, комплектующие, спецоборудование. Однако характер у ростовчан стойкий, и сдаваться они не привыкли. В 1994 году за работу в тяжёлых экономических условиях «Донским авиалиниям» была присуждена международная награда «Факел Бирмингэма».

Весной 2000 года ОАО «Донавиа» и ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» основали новую авиакомпанию «Аэрофлот-Дон». Генеральным директором ОАО «Аэрофлот-Дон» избран Михаил Крицкий. Альянс с национальным российским авиаперевозчиком помог ростовским авиаторам обновить парк воздушных судов, привлечь дополнительные инвестиции для развития региональной сети, внедрить информационную инфраструктуру и современные технологии управления. Тесное взаимодействие двух авиакомпаний позволило сократить их производственные затраты путём координации и объединения рейсов, а также оптимизации расписания на внутренних и международных авиалиниях, что обеспечило удобные для пассажиров стыковки рейсов «Аэрофлота» и «Аэрофлот-Дона».

Совместная тарифная политика повысила конкурентоспособность обеих авиакомпаний. «Аэрофлот-Дон» в 2009 году была переименована в «Донавиа». В 2015 году она прекратила существование как самостоятельная авиакомпания. Руководство «Аэрофлота» приняло решение три дочерние компании, а именно, «Донавиа», «Оренбургские авиалинии» и «Россия» объединить под одним брендом «Россия» (этот бренд и представляет собой дизайн нынешней окраски самолётов).

Аэропорт «Ростов-на-Дону» на прежнем месте (т.е. на проспекте Шолохова, бывшее Новочеркасское шоссе) был закрыт в 2017 году со вводом в эксплуатацию аэропорта «Платов». Таким образом, он просуществовал 92 года. Редкая региональная авиагавань может похвастаться такой историей. Но перспективы развития он не имел, так как к обоим торцам ВПП вплотную прижимает городская застройка. В связи с этим сертифицировать его для обслуживания широкофюзеляжных воздушных судов не представлялось возможным. В 1983 году были сделаны попытки поставить на трассу аэропорт Внуково — Ростов самолёты Ил-86, но после нескольких случаев выкатывания они были прекращены.

И всё же закрытие старого аэропорта — едва ли правильное решение. Его специализацию можно было ограничить региональным и местным сегментами. Примеры городов, где одновременно сосуществуют и полноценно работают два аэропорта, есть, и они убеждают в продуктивности данной модели. Образцами такого симбиоза являются, например, Архангельск (Талаги и Васьково), Ульяновск (Баратаевка и Восточный) и Красноярск (Емельяново и Черемшанка)... Хочется верить, что и для Ростова-на-Дону такой опыт отнюдь не заказан.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

Окончание. Начало на с. 2



Парадигма Фаворского

«Современной России важно сделать упор на развитие науки и гражданской авиации»



Все еще впереди...

Конкуренция между КБ как действенный рычаг существовала еще в СССР в политике правительства и Министерства авиационной промышленности. Никогда не забуду, как я пришел в КБ на трехсотый завод в 1973 году, и мы делали тогда двигатель Р79-300 для нового истребителя. Меня вызвал к себе министр авиационной промышленности Петр Васильевич Деметев и сказал, что параллельно с конструкторским бюро, которым я руководил, такой же разработкой занимается ленинградское ОКБ Климова. «Твой двигатель немного лучше, — признался мне тогда Петр Васильевич. — Но мы отдадим эту работу Ленинградскому КБ, а твоему конструкторскому бюро надо форсировать разработку двигателя для крылатых ракет РДК-300».

Это в то время был очень важный проект. По современному представлению по нему тоже был на стоящий конкурс, но уже с омским ОКБ. При этом главным было соображение, кто лучше сделает, а не кто дешевле. Наш двигатель оказался лучше.

Современной России, на мой взгляд, важно сделать упор на развитие гражданской авиации. У нас резко сократилось при развале СССР количество пассажирских воздушных перевозок внутри страны и число аэродромов и аэропортов. А ведь местная промышленность и локальные аэродромы очень важны для освоения новых территорий, расширения возможностей и в добыче полезных ископаемых, и в промышленности. Главенствующая роль в этом направлении должна принадлежать государству.

Второй важный аспект — обеспечение средств на развитие науки. Без собственной науки российская техника будет неконкурентоспособна в мире. Радует, что, несмотря на развал прикладной науки в 90-е годы, ряд научных школ в России удалось сохранить. Например, наш ЦИАМ, который, благодаря своему руководству и самому коллективу, не сдал своих позиций и остался форпостом развития отечественного двигателестроения в авиации и энергомашиностроении.

Для прикладной науки вижу большой задел в цифровизации. Она дает возможность резкого сокращения времени проектных, конструкторско-расчетных работ, обработки результатов экспериментов и вообще сократит этапы создания разного рода новых объектов.

Важно для нашей промышленности и развитие материалов, особенно композитов, жаропрочных материалов и покрытий. Они дают возможность повышения температуры газа и увеличения эффективности двигателей, при уменьшении их веса, повышении

надежности и ресурса.

— **В одном из своих интервью Вы говорили о том, что энергетика в России серьезно устарела. В РАН вы как раз содействуете продвижению использования газотурбинных установок (ГТУ) в энергетике. Почему так важно переходить именно на ГТУ?**

— ГТ-техника для энергетики чрезвычайно важна потому, что стране необходимо срочно перестраивать всю электротехническую систему. На наших электростанциях применяются турбины, отработавшие от тридцати до пятидесяти и более лет с очень низким КПД, не более 33-35 процентов. Такую технику нужно резко перестраивать на новую, так как основная часть энергетики страны уже выработала свой ресурс.

При использовании газа главным образом речь идет о паргазовых технологиях, комбинации газовой турбины с паровыми турбинами. При их создании чрезвычайно важны новые материалы и новые технологии для того, чтобы обеспечить новым поколениям газовых турбин уровень температур порядка 1 600°C вместо тысячи с небольшим, которые у нас были когда-то. Сейчас уже прошел переход на температуры 1 300-1 400°C на импортных турбинах.

Но надо понимать, что это не российская техника, а необходимо, конечно, создавать свое. Так как окупаемость новых турбин длительная, и частнику на электростанции это невыгодно, то это снова задача государства. Причем чрезвычайно важно не только вкладывать государственные деньги, но и привлекать частный капитал, заинтересовывать его в инвестициях в российскую экономику. Это задача экономистов. Уверен, что ее тоже можно решить. Надо только тщательно все продумать.

Для внедрения нового поколения ГТУ в стране уже есть база: малые ГТУ до 30 МВт разработали Пермских моторов с КПД 39-40 процентов решают проблему децентрализованной энергетики. Большие ГТУ — 80-300 МВт надо создавать практически заново. Хотя еще в 60-е годы на Ленинградском механическом заводе сделали первую в мире ГТУ на 100 МВт, в последние 40 лет мы всё отечественное в промышленности растеряли. Только в последнее время появляется надежда на возрождение отечественного ОКБ на «Силовых машинах» в Санкт-Петербурге.

Будем надеяться, что, используя современную науку — особенно опыт ЦИАМ и ВИАМ — это ОКБ возродит наше отечественное газотурбиностроение. Интерес государства к развитию энергетики поможет подтянуть молодежь, новые кадры, которым будет интересна эта тематика. Это делает ее локо-

мотивом не только для ряда производящих предприятий, но и, особенно, для ОКБ, научно-исследовательских институтов. В том числе ЦИАМ. Но, повторюсь, этот комплекс вопросов должен сосредотачиваться в руках государства.

— **Государство уже делает уверенные шаги в этом направлении. Недавно Президент утвердил Стратегию научно-технологического развития России. Концепция ясно указывает на стоящие перед страной вызовы. В том числе, и в энергетике. Привлекали ли вас к разработке этой стратегии?**

— Привлекали со стороны Российской академии наук. В РАН я являюсь заместителем секретаря отделения энергетики, механики и машиностроения, отвечаю за энергетику. Когда ставился вопрос, что нужно развивать в науке, то особо мы подняли вопрос о газовых турбинах и развитии на них всей энергосистемы страны. Я говорил о том, что необходимо создание нового поколения газовых турбин большой мощности, рассказывал, как их делать и готовил официальную программу по развитию газотурбинных технологий для Министерства энергетики Российской Федерации.

В 2016 году письмом РАН о проблеме газовых турбин было поддержано Президентом России Владимиром Путиным. В эту программу теперь включены и предложения ЦИАМ по развитию газовых турбин, предложения ВИАМ по материалам и аддитивным технологиям. Руководство президиума РАН передало последний вариант программы в Министерство, там ее должны были проработать для очередного постановления Правительства Российской Федерации.

— **На каком топливе будут работать эти турбины? Рассматриваете ли альтернативные?**

— На природном газе, которого у нас много и для нас он относительно дешевый. Экзотикой широко заниматься не нужно, Россия пока в ней не нуждается.

— **Вы с осторожностью относитесь к возобновляемой энергии. Считаете, что ее надо развивать, но при этом не до конца верите в повсеместное внедрение ветроэнергетики и солнечных батарей. Почему?**

— Возобновляемую энергетику нужно развивать обязательно. Она особо необходима в регионах, которые из-за огромной территории нашей страны оторваны от основной электрической сети. Но возобновляемая энергетика дорогостояща, поэтому бессмысленно в ближайшие несколько десятилетий говорить о возможностях ее повсеместного распространения в масштабах страны.



Тем более, что в России большое количество газа и он относительно дешевый, а также гигантское количество угля, который нужно использовать. Причем уголь находится в тех регионах, которые оторваны от центральной сети. Значит там гораздо лучше развивать высокопроизводительные паровые турбины на сверхвысоких и ультравысоких давлениях.

Это экономически более эффективно, чем возобновляемая энергетика в нашей стране. Хотя для некоторых регионов, где она может стать средством спасения, она очень нужна. В том числе геотермальная энергетика.

— **За какими разработками пристально следите? Каков круг ваших научных интересов сейчас?**

— Я слежу за всеми разработками в области развития газовых турбин в энергетике. Это направление проходит через меня в Российской академии наук и в ЦИАМ. Интересует меня вся энергетика — и атомная, и возобновляемая, и космическая.

— **Ваша альма-матер — МАИ. Часто ли бываете в стенах родного вуза? Вспоминаете учебу?**

— В МАИ я много раз бывал на разного рода семинарах и конференциях. Но в качестве лектора давно там не выступал. С коллегами из МАИ общаюсь в Российской академии наук, где я руковожу постоянно действующим научным советом «Теплофизика и теплоэнергетика». Раз в квартал в течение нескольких десятков лет в совете проводятся совещания с докладами. Выступают там и ученые из МАИ.

Учебу я вспоминаю часто и с большой теплотой. Такого профессорского состава, который был в мои годы в МАИ, я больше нигде не встречал. По тем временам наши преподаватели давали очень насыщенный, современный, я бы сказал, опережающий время материал.

— **Больше 40 лет вы преподавали в МФТИ. На что нужно сделать упор в подготовке кадров нового поколения?**

— При построении новых подходов в инженерной подготовке нужно опираться на цифровизацию. И, конечно, необходимо заинтересовывать студентов в работе на отрасль, вовлекать их в науку, вновь поднимать престиж и того, и другого. В МФТИ, где я много лет руководил кафедрой, был период, в конце прошлого века, когда в группу приходило два, четыре человека. Это сильно огорчало, ведь раньше набиралось до двадцати человек, и все они проходили практику, оставаясь работать в ЦИАМ. Это линия подготовки кадров, которую нужно восстанавливать и развивать во всех технических и инженерных вузах.

К сожалению, популяризации науки всех областей, включая авиационную и энергетическую, сейчас очень мало. А ведь это путь привлечения в развитие страны молодежи. Без энергетически и авиационно инет будущего, и их популяризация в печати, радио и телевидении тоже одна из задач государства.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

ЦАГИ продолжает разработку перспективного тяжелого транспортного самолета — «Слон»

Спроектированная модель самолета состоит из фюзеляжа, крыла, мотогондол, вертикального и горизонтального оперения, обтекателя шасси. Ее отличительная особенность заключается в центральной секции фюзеляжа, выполняющей функцию силового сердечника. На этот главный узел крепятся остальные элементы конструкции. Такое решение сократит количество изготавливаемых деталей и упростит технологию сборки. Летательный аппарат составит конкуренцию Ан-124 «Руслан», Boeing 747-8F и др. Самолет будет перевозить 150 т грузов на расстояния до 7000 км с крейсерской скоростью 850 км/ч. Практическая дальность полета составит 4900 км.

Мобильный комплекс настройки метеодатчиков для удаленных аэродромов создан в Петербурге

Специалисты Всероссийского НИИ метрологии им. Д.И. Менделеева (ВНИИМ) разработали мобильный эталонный комплекс для настройки метеодатчиков аэропортов. Он позволит малым аэропортам удаленных районов решить вопрос сервисного обслуживания своих метеостанций, рассказал руководитель ВНИИМ Антон Пронин. По его словам, удаленные аэродромы работают на резервном оборудовании по несколько месяцев, что существенно ограничивает их работу: приходится сокращать количество рейсов. Если резервное оборудование выходит из строя, аэропорт приходится закрывать. Предполагается, что промышленные образцы будут готовы к июню 2019 года.

В Сибири успешно продолжают эксперименты по созданию уникального плазменного двигателя

Сотрудники Института ядерной физики им. Г.И. Будкера сибирского отделения Российской академии наук приступили к новой серии экспериментов на новейшей установке по удержанию термоядерной плазмы с параметрами, пригодными для создания ракетного двигателя. Уточняется, что уникальная научная установка СМОЛА (Спиральная Магнитная Открытая Ловушка) была запущена в 2018 году. На ней ученые планируют проверить новую концепцию улучшенного удержания термоядерной плазмы в линейных магнитных системах. Если эксперименты пройдут удачно, то в нашей стране может быть создан прототип двигателя для космических перелетов.

Холдинг «РТ-Химкомпозит» стал участником авиационной Технологической платформы «АМИАТ»

Компания «РТ-Химкомпозит» присоединилась к Ассоциации «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» (ТП «АМИАТ»), целью которой является создание условий для радикального улучшения авиационной подвижности населения, роста грузоперевозок и авиаработ. В рамках деятельности платформы эксперты АО «РТ-Химкомпозит» во взаимодействии с представителями научного сообщества, авиационного бизнеса и государственных структур планируют участвовать в формировании научно-технической и инновационной политики, направленной на технологическую модернизацию отрасли гражданской авиации.

Ученые предложили использовать ракеты «Воевода» для защиты Земли от астероидов

«Среди множества задач, решаемых с помощью ракетно-космических технологий, одной из важнейших является создание Системы планетарной защиты для предотвращения столкновений с Землей астероидов и ядер комет», — говорится в одном из докладов, подготовленных к «Королёвским чтениям» группой российских ученых. Авторы отмечают, что для этого потребуются не только отработать все компоненты системы, но и провести детальные исследования плането-физических характеристик этих небесных тел. Для этого предлагается использовать малые космические аппараты. Оценка показала, что в сфере притяжения Земли ежегодно пролетает около 150 таких объектов.

Бурятский институт инфокоммуникаций создает кафедру подготовки специалистов для «У-УАЗ»

Соглашение о сотрудничестве подписали Министерство образования и науки РБ, Улан-Удэнский авиационный завод и Сибирский государственный университет телекоммуникаций и информатики, филиалом которого является Бурятский институт инфокоммуникаций. Планируется подготовка по ряду направлений: информатике и вычислительной технике, электронике, радиотехнике и системам связи, проектированию и технологии радиоэлектронных средств, конструированию и технологии электронных средств, монтажу, техническому обслуживанию и ремонту электронных приборов и устройств. Базовая кафедра начнет свою работу в сентябре 2019 года.

Вышел в свет справочник ФГУП «ЦАГИ», не имеющий отечественных изданий-аналогов

В книге изложены результаты многолетних экспериментальных исследований аэродинамических моделей турбовинтовых самолетов Ил-18 и Ил-14, Ил-62 и Ил-112, Ан-24 и Ан-26, «Гель» и других, проведенных в ЦАГИ. Издание рассчитано на ученых и специалистов в области авиации и может быть использовано как на этапе эскизного проектирования, так и при доводке опытных самолетов. «Впервые под одной обложкой собран материал, накопленный на протяжении десятилетий по итогам множества экспериментальных исследований, проводимых в ЦАГИ. В дальнейшем книга, которой уже заинтересовались российские и иностранные специалисты, будет дополняться и редактироваться».

Сергей Коблов выиграл конкурс на должность генерального директора ФГУП «ЦНИИмаш»

Состоялся конкурс на замещение должности генерального директора ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт машиностроения» («ЦНИИмаш»). Комиссия под председательством и. о. заместителя генерального директора по ракетно-космической промышленности Госкорпорации «Роскосмос» Ивана Харченко признала победителем конкурса на замещение должности генерального директора ФГУП «ЦНИИмаш» Сергея Коблова, который будет назначен на должность генерального директора предприятия. Николай Севастьянов, который руководил ФГУП «ЦНИИмаш» с 26 сентября 2018 года по 24 января 2019 года, возглавил РКК «Энергия».

Жизнь продолжается!
И все так же полна загадок...

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Совбез России призвал усилить уровень безопасности в аэропортах Египта

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев обсудил с коллегами из Египта вопросы полного восстановления авиасообщения двух стран, а также ситуацию на Ближнем Востоке и в Африке.

«Собеседники обсудили вопросы двустороннего сотрудничества на антитеррористическом треке, в том числе задачи по пресечению каналов финансирования терроризма и углубления взаимодействия по линии правоохранительных органов», — рассказал пресс-секретарь Патрушева Евгений Аношин по итогам консультаций, которые секретарь СБ РФ провел в Каире с советниками президента Египта. Он отметил, что была также «затронута проблематика цветных революций» и информационной безопасности, военного и военно-технического сотрудничества». После приостановки осенью 2015 года авиасообщения между Россией и Египтом было возобновлено 11 апреля 2018 года авиакомпаниями Аэрофлот и Egypt Air

Минэкономразвития РФ должно создать собственные «черные списки» опасных туристов

Общероссийское объединение пассажиров обратилось в Министерство экономического развития России с просьбой устранить пробелы в правилах, касающихся безопасности полетов.

Сейчас дебошир, попавший в «черный список» авиакомпании, все равно может полететь на ее самолете, а билет ему купит туроператор. Хотя списки как раз и создавались, чтобы запретить дебоширу полеты бортами авиакомпании, в самолете которой он скандалил. Турфирма может выкупать блоки мест как на регулярных, так и на чартерных рейсах. И авиакомпании не отследить, кто именно покупает билет. Общероссийское объединение пассажиров обращает внимание, что наибольшее количество случаев, связанных с дебоширами, возникают на международных направлениях. Председатель объединения Илья Зотов просит министра рассмотреть возможность разработки комплексных мер по защите прав туристов.

МИД России допускает: Нидерланды могут скрыть данные по катастрофе рейса MH17

«Мы всегда оказывали максимальное содействие следствию. А вот свои тайны нидерландские власти предоставить просто откажутся», — заявила официальный представитель МИД Мария Захарова.

Дипломат отметила на брифинге, что Государственный совет Нидерландов вынес решение по длившемуся четыре года разбирательству между тремя голландскими изданиями и правительством. В частности, речь идет о стенограммах заседания кабинета министров Нидерландов по катастрофе MH17, а также встречах с экспертами, которые оценивали работу голландских властей. Госсовет Нидерландов поставил точку в деле, полностью встав на сторону правительства. Согласно его решению, указанные материалы можно вообще не раскрывать. «Не являемся ли мы свидетелями попытки властей Нидерландов утаить все то, что не подкрепляет официальную версию гибели рейса MH17?» — сказала Захарова.

Родные жертв катастрофы в Ростове заключили мировое соглашение с FlyDubai

«Все 34 гражданских дела к FlyDubai закончились мировым соглашением», — отметили в пресс-службе Первомайского районного суда Ростова-на-Дону. Новых исков к авиакомпании не поступало.

Третьими лицами были привлечены производитель лайнера — американский концерн Boeing, Межгосударственный авиационный комитет (МАК) и Росавиация. Самолет Boeing 737-800 авиакомпании FlyDubai (ОАЭ) 19 марта 2016 года завершал регулярный рейс из Дубая в Ростов-на-Дону. В течение двух часов при сложных погодных условиях экипаж предпринял две попытки захода на посадку в аэропорту Ростова-на-Дону. После второй неудачной попытки во время набора высоты лайнер начал резкое снижение и на большой скорости рухнул на взлетно-посадочную полосу аэропорта. Погибли все находившиеся на борту 62 человека — 55 пассажиров, в том числе 44 гражданина России, и семь членов экипажа.

Ространснадзор не выявил системных нарушений безопасности в деятельности UTair

Ранее Александр Нерадько говорил, что Росавиация ведет внеплановую проверку в отношении деятельности UTair в рамках расследований катастрофы с вертолетом Ми-8 и аварии с самолетом Boeing 737.

«Мы работаем с UTair, встречаемся, в том числе с гендиректором группы UTair Андреем Мартиросовым. Там есть определенные инциденты, как и у любой компании. Однако системных нарушений безопасности нет», — рассказал руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин. Напомним, 1 сентября Boeing 737 UTair в Сочи выкатился с ВПП в реку, в результате оказались разрушены крыло и шасси, загорелся левый двигатель. Погиб сотрудник аэропорта, который помогал эвакуировать людей. 28 ноября вертолет Ми-26 совершил жесткую посадку в Ненецком автономном округе. Один человек погиб, пятеро (члены экипажа) пострадали. Причиной жесткой посадки названа ошибка пилотирования.

ВНИИМ им. Менделеева испытывает новые рабочие эталоны для нужд авиации

Специалисты Всероссийского НИИ метрологии имени Д.И. Менделеева приступили к испытаниям рабочих эталонных комплексов для авиации. Работы проводят в лаборатории аэрогидрофизических параметров.

Приборы предназначены для поверки, калибровки и настройки метеодатчиков, определяющих высоту облаков, скорость и направление ветра — одни из основных погодных характеристик, влияющих на безопасность полетов. Разрабатываемые устройства позволят решить проблему длительной эксплуатации резервного оборудования в небольших аэропортах и аэродромах, особенно в Северном и Арктическом регионах. «Комплексы рабочих эталонов позволят в разы ускорить процесс настройки и подтверждения характеристик метеостанций прямо на месте, исключат риски, которые могут возникнуть при выходе из строя резервного оборудования», — пояснил руководитель ВНИИ метрологии Антон Пронин.

У России, конечно, — особый путь! Еще в середине XIX века это отметили и Император Николай I, и Министр народного просвещения граф Сергей Семенович Уваров. Речь шла о том, что европейская модель развития и формирования демократических институтов образцом для России не являлась. Очевидно, поэтому нам всегда доставалась роль догоняющих. Зато мы преуспели в другом: за создание г-ном Уваровым института цензуры император пожаловал ему графский титул.

Особенностью России было и наличие развитой сети спецслужб, и их привилегированное положение. Приказ Тайных дел, Тайная канцелярия... Про III-е отделение Собственной Его Императорского Величества канцелярии каждый школьник знает по биографии А.С. Пушкина. А возглавлявший оное в целом и жандармский корпус в частности граф А.Х. Бенкендорф уважаем даже нынешними либералами.

Но вот инструментарий дознания у прежних профессионалов разведки и сыска был прямо скажем — скудноват: дыба, иголки под ногти... Перед соседями с их инквизицией и кострами на площадях неудобно было. То ли дело сейчас.

«Всё, чем для прихоти обильной торгует Лондон щепетильный и по балтийским волнам за лес и сало возит нам...» Все, что помогает узнать чужие тайны (произведенное в Лондоне, Берлине, Токио и, конечно, за океаном), идет в дело под святым лозунгом охраны государственной безопасности. А для этого никаких денег не жалко!

Компания «Ильюшин», например, планирует внедрить систему защиты от утечек конфиденциальной информации, позволяющую следить за перепиской и разговорами сотрудников. На официальном портале размещена информация о конкурсе с начальной стоимостью в 128 миллионов рублей.

В техническом задании указано, что данная система должна «обеспечивать перехват исходящих и входящих сообщений и файлов, переданных пользователями» по электронной почте любых почтовых клиентов или браузеров, в мессенджерах ICQ, QIP, Mail.ru Agent, WhatsApp, Yahoo, Jabber, Viber, Telegram и других, а также в чатах соцсетей Facebook, «Одноклассники», LinkedIn, «ВКонтакте» и других. А еще система должна перехватывать все сеансы текстовой, голосовой и видеосвязи в Skype.

Больше того система должна «обеспечить видеозапись событий на мониторах, запись действий сотрудников посредством интернет-камер и запись разговоров сотрудников как внутри офиса, так и за его пределами с использованием микрофонов контролируемых компьютеров».

Отмечается, что модуль принятия решений «должен выносить единый вердикт (инцидент/не инцидент) для каждого перехваченного объекта». При этом он должен «архивировать все перехваченные объекты, а не только те, по которым зафиксированы инциденты». Модуль должен предоставлять возможность формирования и отображения «Карточек пользователя», включающей в себя: общую информацию по выбранному пользователю, используемые им учетные записи из Active Directory, его контактные данные (e-mail адреса, учетные записи Skype, ICQ, MSN и других IM-клиентов), а также информацию по связям текущего пользователя за указанный период времени», — говорится в техническом задании.

В тексте документа сообщается, что общее количество рабочих мест, подлежащих мониторингу 24

Большой брат не дремлет! Оруэлл — как настольная книга спецслужб. И статья расходов для фирмы «Ильюшин»

часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 дней в году, составит 25 тысяч. В это число входят пять тысяч сотрудников центрального офиса «Ильюшина» в Москве, семь тысяч работников «Воронежского акционерного самолетостроительного общества» восемь тысяч работников ульяновского завода «Авиастар-СП», а также сотрудники всех филиалов и авиаремонтных заводов ПАО «Ил». По данным компании, значение этой системы — «контроль за несанкционированным распространением конфиденциальной информации».

Дожили! Глядишь — и Лубянка следом объявит на сайте госзакупок тендер на приобретение крупной партии «черных воронок» фирмы «Мерседес-Бенц» для перевозки болтунов. Старшее поколение хорошо помнит плакаты



образца 40-х годов с лозунгами «Не болтай!», «Болтун — находка для врага (шпиона)». Да от такой новости желание болтать пропадет у кого угодно. И слова о том, что у стен есть уши — вновь приобрели свой мрачный угрожающий смысл.

Впрочем, пожалуй, стоит для начала познакомиться с трактовкой определения «конфиденциальная информация». Согласитесь, Ваша свобода стоит того. В толковых словарях оно формулируется следующим образом: «информация, которую лицо, получившее её, не имеет права никому передавать без согласия её обладателя». Исходя из этого, понятие «конфиденциальность» означает защищённость от третьих лиц.

В российском законодательстве сегодня чёткого определения понятия «конфиденциальная информация» нет. В утратившем силу федеральном законе № 24 «Об информации, информатизации и защите информации» говорится, что конфиденциальная информация — документированная информация, доступ к которой ограничивается в соответствии с законодательством Российской Федерации. Действующий ФЗ «Об информации, информационных технологиях и защите информации» (далее «Об информации») термина «конфиденциальная информация» не содержит, но толкует понятие «конфиденциальности».

«Конфиденциальность информации — обязательное для выполнения лицом, получившим доступ к определенной информации, требование не передавать такую информацию третьим лицам без согласия её обладателя». Согласно этому же закону, «информация — есть сведения (сообщения, данные) независимо от формы их представления».

Указе Президента Российской Федерации «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера» к сведениям

конфиденциального характера относят:

— Сведения о фактах, событиях и обстоятельствах частной жизни гражданина, позволяющие идентифицировать его личность (персональные данные), за исключением сведений, подлежащих распространению в средствах массовой информации в установленных федеральными законами случаях;

— Сведения, составляющие тайну следствия и судопроизводства, а также сведения о защищаемых лицах и мерах государственной защиты;

— Служебные сведения, доступ к которым ограничен органами государственной власти, в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и федеральными законами (служебная тайна);



— Сведения, связанные с профессиональной деятельностью, доступ к которым ограничен в соответствии с Конституцией Российской Федерации и федеральными законами (врачебная, нотариальная, адвокатская тайна, тайна переписки, телефонных переговоров, почтовых отправлений, телеграфных или иных сообщений и так далее);

— Сведения, связанные с коммерческой деятельностью, доступ к которым ограничен в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и федеральными законами (коммерческая тайна);

— Сведения о сущности изобретения, полезной модели или промышленного образца до официальной публикации информации о них.

Таким образом, в Российской Федерации конфиденциальность определяется как обязательное для выполнения лицом, получившим доступ к определенным сведениям (сообщениям, данным) независимо от формы их представления, требование не передавать их третьим лицам, без согласия лица, самостоятельно создавшего информацию либо получившего на основании закона или договора право разрешать или ограничивать доступ к информации, определяемой по каким-либо признакам.

Выше был приведен список сведений, которые относят к конфиденциальным. Но закон «Об информации» разрешает обладателю информации наделять её статусом конфиденциальности самостоятельно. Поэтому, список в Указе Президента Российской Федерации «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера» является примерным.

Понятие «конфиденциальная информация» может означать нечто не только государственную либо военную тайну. Как в жизни каждого государства есть полиция, так и в жизни каждого промышлен-

ного предприятия, КБ, НИИ и т.п. есть Первый отдел. Но для чего «Ильюшину» потребовалась созданная по последнему слову техники система надзора и контроля?

Согласно документации, она должна решать задачи по предотвращению утечки информации, разоблачению мошеннических схем и саботажа, выявлению нелояльных работников, сговоров, коррупции, а также «выявлению связей между работниками и внешним миром для проведения расследований аномального поведения работника или его нетипичных контактов».

Вот интересно: наши, технические подкованные читатели что-нибудь поняли из этой (представленной в открытом доступе) документации на сайте в глобальной сети, не предполагающем ее защиту? Как эта новомодная система должна предотвращать утечку информации? А ограничить доступ к ней в самом компьютере нельзя?

Вызывает вопросы и идея «разоблачения мошеннических схем и саботажа» — трудно поверить, что организаторы того и другого будут строить козни прямо в стенах предприятия. «Злодеи» соберутся на чьей-либо кухне, предварительно запасшись бутылкой водки с закуской. И планшеты да смартфоны не забудут выключить. А как «нелояльных работников» выявлять? Что следует рассматривать как признак нелояльности? Что некто Иванов/Петров/Сидоров назвал генерального директора «редиской» (либо как-то покрепче)? Или застучал с секретаршей и «сдал» законной жене?

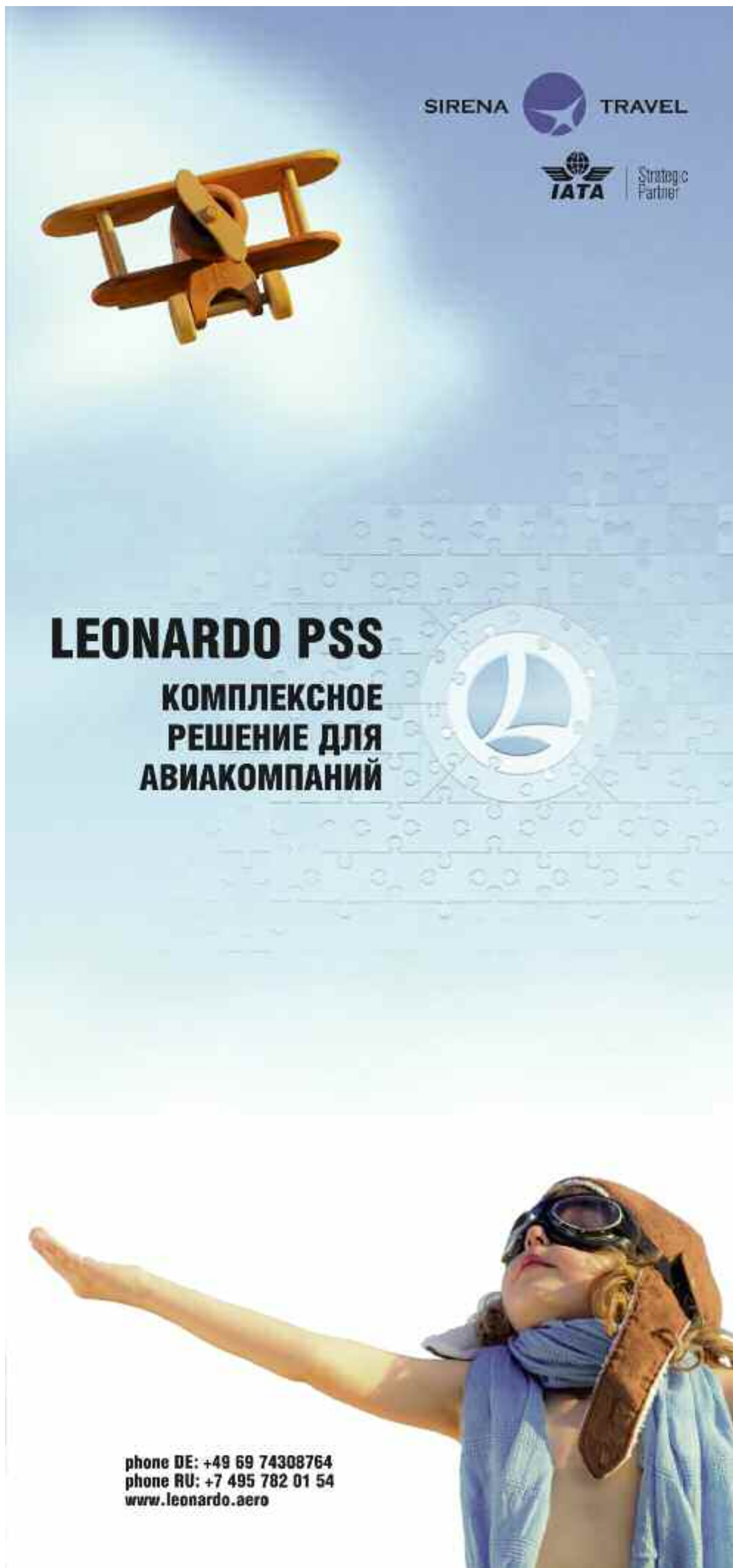
Но самым интригующим стало определение следующего содержания: «Выявление связей между работниками и внешним миром для проведения расследований аномального поведения работника или его нетипичных контактов». А что, позвольте спросить, означает понятие «связей между работниками и внешним миром»? Работники как Диоген сидят в бочке? Или под воду ушли? Не в меньшей степени неоднозначно воспринимаются слова об «аномальном поведении» и «нетипичных контактах». Тут на ум придёт, что угодно (вплоть до контактов с внеземными цивилизациями и войне миров!).

По поводу всемогущей и всезнающей системы можно зубоскалить сколько угодно, но этот смех — сквозь слёзы. И дело не только в том, что системами для слежки мы и так обложены, как зайцы (начиная с домашних телевизоров и компьютеров — до неразлучных смартфонов), — нам не привыкать. Беда в другом: на «инструменты современной Тайной Канцелярии» для легендарного КБ нашлись деньги. А вот отчего новая администрация ПАО, не смотря на высокие родственные связи в Правительстве и Администрации Президента, не нашла достаточно средств на модернизацию производства?

Достаточно вспомнить, какими должны быть темпы постройки самолётов Ил-114 — от 10 воздушных судов в год (!!!). И это по проекту, признанному специалистами самым перспективным и многообещающим направлением отечественного авиапрома. Если это и прорыв, то только в обрыв...

Ну, абуржуинам наша военная тайна давно известна (читайте Гайдара старшего). И слушать, как наши Петровичи и Кузьмичи кроют всех, кто выше постом — им без надобности.

Григорий ГОРДОН



LEONARDO PSS
КОМПЛЕКСНОЕ
РЕШЕНИЕ ДЛЯ
АВИАКОМПАНИЙ

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

SIRENA TRAVEL IATA Strategic Partner

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Стамбульский аэропорт имени Ататюрка завершит свою работу 3 марта текущего года

Все коммерческие рейсы переведут в новую воздушную гавань Стамбула. При этом старый хаб будет отдан под гражданское использование: грузовые перевозки, ангары для технического обслуживания, учебные мероприятия и авиационные ярмарки. А новый международный аэропорт Стамбула, расположенный в 40 км от центра города, начнет принимать как внутренние, так и международные рейсы. Пропускная способность нового воздушного узла на начальном этапе составит 90 млн человек в год. Он располагает шестью взлетно-посадочными полосами и в будущем сможет принимать около 200 млн пассажиров в год, обеспечивая перелеты в 350 пунктов назначения.

Японская ANA тестирует в Ханэда беспилотный автобус для перевозки пассажиров к самолету

Авиакомпания AllNippon Airways (ANA) тестирует в токийском аэропорту Ханэда беспилотный пассажирский автобус, который будет доставлять путешественников от авиагавани к трапу самолета. Если испытание пройдет успешно, первые автобусы без водителя войдут в эксплуатацию к 2020 году. В основе технологии — магнитные трекеры, вмонтированные в грунт, которые синхронизируются с датчиками на транспортном средстве. А маршрут выстраивается с помощью GPS-навигатора. Однако в кабине все же будет присутствовать водитель: собирая данные в реальном времени о техническом состоянии автобуса, он сможет в случае необходимости взять на себя управление.

Пять стран намерены финансово поддержать суд над виновными в катастрофе самолета MH17

Помимо Нидерландов меморандум подписали правительства Австралии, Бельгии, Малайзии и Украины. «Подписавшиеся стороны договариваются совместно финансировать процедуры, связанные с судебным преследованием подозреваемых в ответственности за катастрофу рейса MH17 в свете международного характера трагедии, а также цели сделать данные процедуры как можно более доступными для всех родственников жертв», — говорится в документе. Сообщается, что представители пяти стран создадут специальный комитет по финансовому надзору, в состав которого могут войти другие государства, граждане которых погибли в авиакатастрофе MH17.

Британская авиакомпания Acropolis Aviation получила свой первый бизнес-джет ACJ320neo

Компания Acropolis Aviation (Великобритания) получила первый самолет ACJ320neo. Установкой пассажирского салона, разработанного известным дизайнерским бюро Альберто Пинто, будет заниматься компания AMAC (Швейцария). Она также покрасит борт в корпоративную ливрею Acropolis Aviation, сообщает пресс-служба Airbus ACJ320neo — бизнес-джет, созданный на основе пассажирского самолета A320neo. Самолеты семейства ACJ320neo оборудованы новейшими двигателями (LEAP-1A от CFM или PW1100G от P&W), оснащены законцовками крыла Sharklets, а также имеют более просторный салон. Поставки ACJ320neo начнутся в ближайшие месяцы.



Акции Norwegian Air рекордно обвалились из-за владельца British Airways холдинга IAG

Авиационный холдинг IAG, владеющий такими перевозчиками, как British Airways, Iberia, Vueling и Aer Lingus, объявил о выходе из состава акционеров авиакомпании Norwegian Air. На фоне этого заявления акции норвежского перевозчика просели более чем на 26 процентов — рекордное падение за всю историю компании. IAG приобрела 4,61 процента акций Norwegian Air в апреле прошлого года, планируя в будущем приобрести ее лоукостера — авиакомпанию Norwegian Air Shuttle. Холдинг сделал два предложения по покупке лоукостера, но оба были отвергнуты генеральным директором норвежского перевозчика Бьорном Кьосом, который счел их недостаточными.

Aviation Capital увеличила общий портфель заказов на самолеты семейства A320neo

Крупная лизинговая компания SMBC AviationCapital заказала сразу 65 самолетов семейства A320neo (15 A321neo и 50 A320neo), увеличив свой портфель заказов на самолеты этого семейства до 181 единицы. Соглашение также предусматривает конвертацию 15 ранее заказанных самолетов A320neo в 15 более вместительных A321neo. «Повторный заказ SMBC, одной из ведущих лизинговых компаний в мире, подтверждает сильные позиции семейства A320neo. В 2018 году около 30 процентов всех поставок Airbus пришлось на лизинговые компании, что эквивалентно количеству самолетов, поставленных заказчикам из стран Европы и США» — отметили в Airbus.

Китайская авиакомпания разрешила обученному псу-маламуту лететь на пассажирском сиденье

Авиакомпания China Southern Airlines разрешила псу породы аляскинский маламут сопровождать хозяина-инвалида в качестве эмоциональной поддержки на рейсе, сообщает Daily Mail. Видео с псом в салоне самолета опубликовали в соцсети Weibo. На кадрах пес спокойно сидит на пассажирском сиденье, высунув язык. Многие пользователи отметили, что были бы не против провести полет рядом с таким соседом. Специальная медкомиссия разрешила аляскинскому маламуту сопровождать одного из пассажиров в полете. Как говорится в заявлении China Southern Airlines, обученным собакам, которые обеспечивают поддержку своим хозяевам, разрешено летать с ними бесплатно.

Подайте Примадонне...

Холдинг «Вертолеты России» отстегнул на юбилейное шоу Аллы Пугачевой 40 000 000 рублей. Кто больше?

Щедрое пожертвование оказалось в эпицентре обсуждений и в блогосфере, и в неожиданно солидаризировавшихся СМИ и даже в Государственной Думе, поскольку было обнародовано предложение Государственной корпорации «Ростех» к холдингу «Вертолеты России», который входит в ее структуру, оказать спонсорскую поддержку ИП «Пугачева Алла Борисовна». И этот скандальный факт сильно взволновал общественность.



Есть одна награда — смех

«Вертолеты России», не моргнув глазом, указанную сумму перечислили. Вопрос, почему эти деньги выделили не на организацию аэроклуба, кружка авиамоделизма, почему они не достались талантливым конструкторам, студентам авиационных вузов в качестве стипендии, заслуженным работникам отрасли, повис в воздухе. Мало ли в гражданской авиации нужд, где могли бы пригодиться 40 миллионов? Мало ли нужд в нашей не то чтобы очень богатой социальной сфере? На лечение детей то и дело собирают всем миром, желая помочь неимущим родите-

лям. Приюты для стариков порой существуют за счет помощи волонтеров и спонсорской поддержки частных лиц.

«Ростех» сообщил, что средства на организацию концерта Аллы Пугачевой выделены в рекламных целях. В полном соответствии с федеральным законом «О рекламе» финансирование осуществляется за счет чистой прибыли АО «Вертолеты России». И вообще эта сумма лишь малая часть стоимости организации юбилейного концерта «Алла Пугачева. P.S.», который пройдет в Кремлевском дворце 17 апреля.

Меж тем, осенью прошлого года судьбой «Вертолетов России» озаботились в Правительстве РФ. Для начала тревожный факт: в России производство вертолетов сокращается. В прошлом году на отечественных заводах собрали чуть больше 70 машин гражданского назначения, которые пошли как на российский, так и на зарубежный рынки. Если приплюсовать к этому военные заказы, то всего построено 214 винтокрылых машин — на 25 меньше, чем годом ранее. Много это или мало? Смотря с чем сравнивать. 40 миллионов на «Ансат», ко-

нечно, не хватит. Зато можно построить четыре модернизированных Ан-2 с двигателями первой категории АШ-62 ИР-Э, способных работать на автомобильном бензине. Как известно, эти самолеты могут садиться на непригодные аэродромы в российской глубинке, жители которой нуждается в транспортных услугах, пожалуй, больше, чем в организации концертов.

Тем более, что на концерты их никто и не зовет. А на благотворительность самой примадонны рассчитывать не приходится.

Полина АЛФЕР

Скандал вокруг выделения компанией «Роствертол» (по просьбе руководства холдинга «Вертолёты России») 40 миллионов рублей в качества спонсорской поддержки для организации юбилейного концерта все еще не сбавляет обороты, как винт тяжелого вертолета в режиме авторотации.

«Хочет Народная артистка СССР вернуться на сцену — это ее право. Хотят ее видеть поклонники на сцене — пусть покупают билеты, даже за огромные деньги. Хочет Пугачева привлечь спонсоров для организации концерта из среды частных компаний — не вижу ничего криминального. Но причем здесь, извините, деньги государственной компании?» — не скрывает недоумения член Экспертного совета по развитию информационного общества и СМИ при Госдуме Вадим Манукян.

Заместитель председателя комитета Госдумы по противодействию коррупции Анатолий Выборный выразил уверенность, что оценку факта спонсорской помощи индивидуальному предпринимателю государственным и отнюдь не преуспевающим предприятием должна дать Генеральная прокуратура России.

Председатель Национального антикоррупционного комитета Кирилл Кабанов не исключил, что помощь артистке может быть формой гоноара: например, за выступление на корпоративном мероприятии.

Музыкант Юрий Лоза и вовсе считает, что обещанных денег певица не получит. «Поймите, тут разговор об откатах идет, а это серьезно. Вы же понимаете, никаких 40 миллионов она не получит. Люди, которые выбили для неё эти деньги, рассчитывают, что будет возврат. Ну, или откат, как это теперь называется», — уверен Лоза.

«Это преступно... тратить деньги государственные, когда в таком положении находятся люди этого военного (!) завода, когда идут сокращения, нет заказов», — сказал телеканалу «РЕН ТВ» известный музыкальный критик Сергей Соседов. По его мнению, «не Пугачеву должны спонсировать «Вертолеты России», это Пугачева должна спонсировать «Вертолеты России».

Посетители блогосферы — еще менее дипломатичны и высказываются без обиняков:

«Неимущая из замка в элитном поселке».

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Суд вернул британской Geonika LLP ее иск на 650 млн к владельцам иркутского аэропорта

Арбитражный суд Московской области вернул британской Geonika LLP поданный в 2018 году иск к губернатору Иркутской области Сергею Левченко, правительству региона и инвесторам аэропорта Иркутска, говорится в материалах суда. Заявление возвращено в связи с тем, что истец в отведенные судом сроки не устранил процессуальные нарушения — в частности, не представил документ, подтверждающий уплату госпошлины. Ранее сообщалось, что Geonika LLP подала иск к иркутским властям и структурам Романа Троценко о взыскании 650 млн рублей, обвинив их в нарушении прав потенциального инвестора при передаче без конкурса земли и имущества аэропорта структурам олигарха.

Прекративший операции билетный сервис Sindbad подал к Utair иск на 94 млн рублей

Заявление подано в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа. Напомним, агентство Sinbad прекратило продажу авиабилетов 23 августа. По экспертным оценкам, ежемесячно оно продавало около 200 тысяч билетов и входило в пятерку самых крупных российских онлайн трэвел-агентств. Транспортная клиринговая палата обвиняла Sindbad в хищении и незаконном выводе денежных средств за пределы РФ, а также заявляло, что может обратиться в правоохранительные органы. Согласно сайту картотеки, с 21 по 25 января Sindbad подал 24 судебных иска к российским и иностранным авиакомпаниям. Общая сумма исковых требований — более 380 млн рублей.

Следственный комитет добился выплаты части долгов по зарплате сотрудникам «Трансаэро»

«В результате преступных действий руководителя авиакомпании задолженность по обязательным выплатам сотрудникам составила около 677 млн рублей... Результатом проведенной работы стало погашение 5 953 работникам авиакомпании задолженности по заработной плате и иным выплатам на общую сумму 625 млн рублей», — говорится в сообщении СК России. В сентябре 2017 года арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленобласти признал авиакомпанию «Трансаэро» банкротом и ввел в отношении нее процедуру конкурсного производства. По оценке арбитража, обязательства авиакомпании «Трансаэро» почти в 144 раза превышали стоимость реальных активов.

Компания AZUR air оштрафована за нарушение законодательства о защите прав потребителей

Красноярская транспортная прокуратура провела проверку исполнения ООО «АЗУР эйр» (авиакомпания AZUR air) законодательства о защите прав потребителей при выполнении авиарейса по маршруту «Анталья — Белгород». Установлено, что в период ожидания вылета из Антальи авиакомпания из-за технической неисправности ВС в течение 25 минут не обеспечила надлежащую температуру воздуха в пассажирском салоне, в связи с чем пассажиры ожидали вылет при температуре +27 градусов Цельсия», — отметили в прокуратуре. Управлением Роспотребнадзора по Красноярскому краю ООО «АЗУР эйр» привлечено к административной ответственности в виде штрафа в 30 тысяч рублей.

Аэропорт «Толмачево» хочет взыскать в суде 2,2 млн с прекратившей деятельность Tajik Air

Новосибирский аэропорт подал в суд на национального авиаперевозчика Таджикистана Tajik Air, объявившего ранее о прекращении деятельности из-за экономических трудностей. Сумма исковых требований (указано на сайте судебной картотеки) — 2,2 млн рублей. Другие подробности пока не опубликованы. До этого, 14 января, иск к таджикской авиакомпании в тот же суд подала еще одна структура «Новапорта» — АО «Новапорт-ГСМ». Она требует от Tajik Air более 5,5 млн рублей. Судьбу авиакомпании решает правительственная комиссия, возглавляемая премьер-министром Таджикистана Кохиром Расулзодой. Вердикт ею должен быть вынесен в течение месяца.

Пилота авиакомпании «Якутия» оштрафовали за инцидент на взлете из аэропорта Нерюнгри

KBC Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», который при взлете из аэропорта Нерюнгри задел хвостовой частью фюзеляжа ВПП, оштрафован на 12,5 тысяч рублей, сообщила пресс-служба Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры. Согласно отчету МТУ ВТ Росавиации, причиной инцидента стала попытка взлета ВС с центровкой, превышающей предельное значение: из-за рассадки пассажиров по салону без соответствия с центровочным графиком. А также ненадлежащее выполнение летным экипажем своих обязанностей. К дисциплинарной ответственности привлечены 6 должностных лиц авиакомпании, в том числе руководящий состав, отметили в прокуратуре.

Бывшего гендиректора компании «Трансаэро» СК РФ заочно обвинил сразу по трем статьям

Бывший генеральный директор одной из крупнейших авиакомпаний России «Трансаэро» Александр Бурдин, скрывающийся за рубежом, заочно обвиняется в невыплате зарплаты, растрате и злоупотреблении, говорится в релизе Следственного Комитета РФ. Гендиректор объявлен в международный розыск, а его соучастник, арбитражный управляющий Михаил Котов, заключен под стражу. Как заявляла адвокат Елена Каменская, Бурдин не считает себя виновным и «не скрывается от следствия»: «В феврале 2018 года он уехал из России, а заочное обвинение предъявили только в июле. Если бы не было меры пресечения, он бы уже сидел у следователя и давал показания».

«Алроса» оштрафована судом за нарушение прав авиапассажира — инвалида первой группы

Западно-Сибирской транспортной прокуратурой установлено, что пассажир-инвалид 1 группы 21 октября прошлого года следовала по маршруту Москва-Новосибирск, заранее уведомив авиакомпанию о том, что является маломобильным пассажиром и нуждается в помощи при высадке в аэропорту прилета. Однако авиакомпания не уведомила аэропорт о следовании маломобильного пассажира, аэропортовые службы оказались лишены возможности предоставить женщине-инвалиду помощь при высадке из воздушного судна. Мировым судьей Обского судебного участка Новосибирской области авиакомпания-перевозчику назначено наказание в виде штрафа в размере 20 000 рублей.



Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

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