

Воздушный транспорт

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 52 (44191)
Декабрь 2018

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

С НОВЫМ
2019
ГОДОМ



Маленький, да кусачий

Подробности на с. 2, 5

Второго пришествия Ил-114 ждут многие авиакомпания. Будет ли он им по карману?

Зубр — он и в воздухе Зубр

«Белавиа» и компания Wargaming представили новое воздушное судно в ливрее WorldofTanks

На прошлой неделе в Национальном аэропорту «Минск» приземлился брендированный в фирменные цвета WorldofTanks самолет «Белавиа». Воздушное судно стало вторым совместным проектом компаний. Самолет традиционно окрашен в черный цвет. Фигура на фюзеляже образована яркими

элементами камуфляжа в фирменных цветах WorldofTanks и напоминает силуэт танка. В центре композиции — зубр как один из главных символов Беларуси. Основная идея брендированной ливреи — показать, что игра, известная во всем мире, — родом из Беларуси.



Подробности на с. 2-4



Быстрым разумом Невтонам

В МГТУ ГА состоялось церемония награждения победителей и призеров «Инженерных олимпиад»

В Московском государственном техническом университете гражданской авиации прошла церемония награждения победителей и призеров «Инженерных олимпиад» в рамках проекта «Инженерный класс в московской школе», реализуемого Департаментом образования Москвы в ряде вузов, среди которых и МГТУ ГА. В Олимпиадах, цель которых — развитие твор-

ческого мышления школьников и формирование представления об инженерно-технической деятельности, приняли участие около 500 школьников. Задания Олимпиады включали проверку знаний как по выбранному профилю, так и по инженерным сферам, в т.ч. в области аэродинамики, радиотехники, электротехники и др.

Воздушный транспорт гражданской авиации № 52

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. № 2145

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



Для этого один самолет Boeing 737-900 авиакомпании Somon Air, зарегистрированный в регистре департамента гражданской авиации Арубы, осенью посетил производственную базу S7 Technics в московском аэропорту Домодедово. Необходимые работы по второй машине были выполнены в Стамбуле (Турция), куда отправилась выездная бригада.

В рамках реализации проекта на обоих лайнерах Boeing 737-900

специалисты инженерного центра в Домодедово и Стамбуле выполнили три основные задачи. Во-первых, были проведены физические инспекции самолетов. В данном случае это были общие инспекции воздушных судов, инспекции на предмет сравнения структурных допустимых повреждений и ремонтов с самолетной документацией, инспекции на предмет соответствия схем размещения салонного и аварийно-

Сибирь переходит на фарси

Инженерный центр холдинга S7 Technics помог Somon Air в регистрации ее бортов

Специалисты инженерного центра S7 Technics оказали услуги по переводу двух самолетов ведущей таджикистанской авиакомпании Somon Air в регистр Бермудских авиационных властей (BCAA — Bermuda Civil Aviation Authority) — самое популярное сегодня место регистрации для гражданских самолетов иностранного производства у авиакомпаний России и СНГ.

спасательного оборудования.

Во-вторых, специалисты инженерного центра S7 Technics проверили документацию Somon Air по поддержанию летной годности перерегистрируемых самолетов на предмет ее соответствия требованиям BCAA. По результатам анализа составлен перечень незначи-

тельных замечаний, которые были устранены в кратчайшие сроки.

В-третьих, сформированы так называемые отчеты о летной годности самолетов (aircraft airworthiness review). Они требовались для предоставления в BCAA при внесении Boeing 737-900 авиакомпании Somon Air в бермудский регистр. В

отчетах содержались суммарные результаты проверки документации по поддержанию летной годности и физических инспекций самолетов на предмет соответствия требованиям бермудских авиационных властей.

Продолжение на с. 4

Маленький, да кусачий

Второго пришествия Ил-114 ждут многие авиакомпании. Будет ли он им по карману?

Мы не раз упоминали о том, что в отечественной гражданской авиации региональный сегмент находится в куда более тяжёлом положении по сравнению с магистральным. При этом российская техника продолжает удерживать господство в воздухе, хотя едва ли можно сказать, что надежно. Когорта «иноземцев на русской службе» продолжает прирастать такими «служакками», как ATR-72 и BombardierQ-400. И каковым будет национальный состав этого флота в ближайшем будущем, определённо сказать трудно.

И потому неудивительно, что многие перевозчики ждут появления «своего» самолёта, каким в отличие от SSJ100 будет Ил-114. Известно даже, что в качестве стартового заказчика рассматривается авиакомпания «Якутия». О намерении при-

обрести эти воздушные суда заявил генеральный директор этой авиакомпании Владимир Горбунов после презентации лайнера в Якутии с участием представителей ПАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина».

Владимир Горбунов признал, что авиакомпания «Якутия» будет остро нуждаться в самолётах Ил-114 после 2023 года, когда самолёты Ан-24 будут выведены из эксплуатации. Он отметил важность поиска путей подхода к со-



вершенствованию этого самолёта, адаптации к условиям Якутии и сопредельных регионов. Так что вполне вероятно: Якутия может стать стартовым заказчиком воздушных судов данного типа, объединив усилия с «Полярными авиалиниями». Это дало бы авиакомпаниям региона преимущества по стоимости машин.

«Этот самолет мы должны вылепить для себя, адаптировать не только с точки зрения условий экс-

плуатации, но и коммерческого интереса», — сказал он. По мнению гендиректора авиакомпании, самолет должен быть в грузопассажирском исполнении из-за необходимости перевозки грузов и почты. Власти Якутии уже определяют количество необходимых самолетов и также заинтересованы в консолидированном заказе: чем он будет больше, тем больше будет и скидка.

Продолжение на с. 5

Встаем на крыло

Большое содружество для малой авиации

Авиация общего назначения по сравнению с магистральной находится в наиболее тяжёлом положении. И для восстановления её былых позиций требуются усилия многих коллективов. Один из них — Ассоциация организаций по содействию авиационному развитию «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии». Это, прежде всего, — способ объединения государства, бизнеса и научного сообщества для модернизации системы воздушных перевозок России на основе внедрения отечественных технологий.

ского задела и перспективных ВС, в т.ч. в области малой и региональной авиации; наработан значительный опыт проведения экспертизы.

В целях объединения организаций для содействия авиационному развитию и обеспечения функционирования Технологической платформы 1 декабря 2015 года на

базе Платформы была создана «Ассоциация организаций по содействию авиационному развитию «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии». Это открыло новый этап в развитии Технологической платформы за счет более высокого уровня организации и координа-

ции взаимодействия между участниками. Образование юридического лица позволяет обеспечить не только техническую поддержку функционирования Платформы, но и дает возможность перейти к реальной проектной работе.

Продолжение на с. 6-7

Премией «Золотая идея»

отмечен конструктор ОДК-Климов за работу по новейшему авиадвигателю ТВ7-117СТ

Молодой инженер-конструктор Санкт-Петербургского АО «ОДК-Климов» Владимир Коржуков удостоен премии Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству «Золотая идея» в номинации «Молодые таланты» — за достижения в области военно-технического сотрудничества, разработки и производства образцов вооружения и военной техники.

Почетный диплом ему принесла работа «Разработка оптимизированного узла привода винта перспективного турбовинтового двигателя ТВ7-117СТ для военной и гражданской авиации».

Ежегодная Национальная премия «Золотая идея» учреждена Федеральной службой по военно-техническому сотрудничеству в целях стимулирования экспорта российской продукции военного назначения, разработки и производства новейших конкуренто-

способных отечественных образцов вооружения и военной техники, в том числе с российской компетенцией базой мирового уровня, модернизации ранее поставленной продукции военного назначения, а также повышения эффективности военно-технического сотрудничества РФ с иностранными государствами.

Торжественная церемония награждения лауреатов премии состоялась 19 декабря в Конгрессно-выставочном центре «Патриот»

Минобороны РФ в подмосковной Кубинке. Натурный образец двигателя ТВ7-117СТ был впервые представлен на выставочной экспозиции ОДК на ВДНХ в Москве на III Международном форуме двигателестроения (МФД-2018).

«От того, как работает трансмиссия двигателя, зависит полная работоспособность силовой установки и, соответственно, безопасность. Это был интенсивный труд большой команды специалистов под руководством гене-



рального конструктора. Предложенное нами решение призвано улучшить стабильность и надежность работы двигателя», — рассказал Владимир Коржуков.

Оптимально спроектированная трансмиссия обеспечивает максимальную эффективность работы двигателя на всех режимах. Двадцатисемилетний Владимир Коржуков разрабатывал компоновочные решения оптимизированного узла привода, разрабатывал трехмерные математические мо-

дели узла, проводил анализ технологичности изготовления и сборки двигателя, анализ возможной модульной замены узла. Узел привода винта двигателя ТВ7-117СТ внедрен в производство.

«Наш двигатель — достойный продукт мирового уровня, который будет надежно служить на новых российских самолетах гражданского и военного назначения», — считает исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин.

LEONARDO PSS
КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ

Сирена-Трэвел
имеет честь поздравить всех с наступающим Новым Годом!

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

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Президент усомнился в целесообразности режима временного ввоза в страну самолетов-иномарок

Владимир Путин поручил Правительству решить вопрос о целесообразности сохранения действующего режима временного ввоза в страну иностранных самолетов. «Обеспечить формирование позиции Российской Федерации по вопросу целесообразности продления после 31 декабря 2019 года действующего режима временного ввоза иностранных среднемагистральных турбореактивных пассажирских самолетов и ее внесение в установленном порядке в Евразийскую экономическую комиссию. Срок — 15 апреля 2019 года», — говорится в тексте поручения главы государства по итогам совещания по вопросу диверсификации оборонно-промышленного комплекса.

Госдума приняла в окончательном чтении закон о порядке обложения аэропортовых услуг НДС

Госдума приняла в третьем, окончательном чтении закон, предоставляющий Правительству РФ полномочия определять перечень оказываемых при международных воздушных перевозках непосредственно в аэропортах услуг, которые облагаются НДС по ставке 0 процентов. Сейчас действует особый порядок обложения этих услуг НДС: «суммарно по всей производственной цепочке налогооблагаемая база оказывается выше, чем собственно добавленная стоимость, создаваемая цепочкой», — говорится в пояснительной записке. В итоге это приводит к негативному воздействию на экономику субъектов отрасли и сдерживает развитие авиаперевозок, отмечают в кабинете министров.

Юрий Борисов рассказал о применении новинок российской военной техники в Сирии

Россия испытала в Сирии большинство новейших образцов авиационной техники, сообщил журналистам вице-премьер Юрий Борисов. Речь идет о самолетах дальней авиации Ту-160, Ту-95МС и Ту-22М3, самолетах корабельной авиации МиГ-29К/КУБ и вертолетах Ка-52К, а также истребителях Су-30СМ и Су-35. «Достигнутые показатели надежности, наработка на «отказ», новых самолетов Су-35 и Су-30СМ при интенсивной боевой эксплуатации в 3–4 раза превысили нормативные», — рассказал Борисов. Кроме того, в ходе боевых действий против террористов в Сирии Россия применяла ракетный комплекс «Искандер-М» и системы залпового огня «Торнадо-Г» и «Смерч».

В будущем году в российских аэропортах начнут пускать в самолеты по смартфону

Уже в следующем году бумажные посадочные талоны в российских аэропортах могут заменить смартфоны. Соответствующий приказ разработан Министерством транспорта России. Его уже согласовало МВД. Документ позволит устранить существующие пробелы в законе. В нем электронный посадочный талон приравнивается к распечатанному на бумаге. При этом у путешественников проверяют штамп о прохождении досмотра на бумажном билете. Аэропорты поддерживают инициативу. В некоторых из них уже установлены турникеты для обработки посадочных талонов в электронном виде. Новшество сразу отразится на времени посадки пассажиров и снизит затраты авиаперевозчиков.

Профильный комитет Госдумы РФ поддержал законопроект о возврате кирилок в аэропорты

«Представляется, что предлагаемое законопроектом (его автор — депутат от «Единой России» Сергей Боярский) допущение курения в специально оборудованных вентиляцией помещениях аэропортов будет являться оправданной мерой, направленной на более эффективную защиту от табачного дыма некурящих пассажиров и работников аэропорта, профилактику нарушений антитабачного законодательства», — говорится в экспертном заключении комитета, которое было одобрено на его заседании. После вступления в силу закона в Госдуму не раз вносились инициативы о возвращении кирилок в аэропорты, однако ни одна из них пока не была поддержана палатой.

Александр Нерадько назвал самолет «Байкал» перспективным для развития местных авиалиний

Легкомоторный многоцелевой самолет ТВС-2ДТС с рабочим названием «Байкал», производство которого планируется на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ), может быть перспективным для развития местного воздушного сообщения, заявил руководитель ФАВТ Александр Нерадько во время рабочей встречи в Улан-Удэ с главой Бурятии Алексеем Цыденовым. По словам главы Росавиации, на встрече были рассмотрены вопросы, связанные с сертификацией самолета. «Будем всемерно способствовать развитию производства этого самолета», — заверил Нерадько. Он также принял участие в открытии новой ВПП в аэропорту Байкал в Улан-Удэ.

В Арктической зоне России реконструируют 12 из 39 имеющихся аэродромов до 2024 года

В Арктической зоне РФ будет реконструировано 12 из 39 аэродромов к 2024 году за 39 млрд рублей, следует из комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, рассказал заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта РФ Илья Белявцев в рамках VIII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее». В частности, Архангельская область вложит до 2030 года более 2,9 млрд рублей в реконструкцию двух аэропортов региона — «Соловки» и «Талаги», рассказал заместитель министра транспорта Архангельской области Олег Мишуков.

Сергей Собянин: Возможности санитарной авиации в Москве будут расширяться далее

Возможности санитарной авиации в Москве будут расширяться за счет подготовки новых пилотов. Об этом заявил мэр Сергей Собянин в своем Twitter. Новые экипажи медицинских вертолетов окажут экстренную помощь не только раненым в ДТП, но и больным с инфарктами и инсультами. Каждый день в столице дежурят экипажи трех санитарных вертолетов. В ближайшие месяцы завершится подготовка шести новых пилотов, но кроме самих вертолетчиков в состав команды винтокрылой машины входит еще и медицинская бригада, в этих кадрах тоже есть нужда. С начала года санитарные вертолеты отправлялись на вызовы 492 раза. Значительная часть вызовов — на ДТП.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

В Госдуму внесен законопроект о введении штрафов для авиакомпаний за овербукинг

Депутаты — представители Народного фронта внесли законопроект о введении административной ответственности за овербукинг, при котором авиаперевозчик намеренно продает больше билетов, чем мест в самолете, в расчете на то, что часть пассажиров не придут на посадку. За такое нарушение предлагается брать с штраф в размере от 50 до 100 тысяч рублей. Если перевозчика поймают на овербукинге повторно, ему придется заплатить до 200 тысяч рублей. К ответственности будут также привлекать и недобросовестных менеджеров. Штраф для должностных лиц авиакомпаний составит от 10 до 15 тысяч рублей за первое нарушение и до 30 тысяч рублей — за повторное.

Этой зимой число новогодних чартерных рейсов из аэропортов России вырастет на 10 процентов

В Росавиации состоялось заседание рабочей группы по выдаче разрешений на чартерные рейсы российским авиакомпаниям в январе 2019 года. «Участники рынка ожидают, что в период новогодних праздников 2019 года будет выполнено на 10 процентов чартерных рейсов больше, чем годом ранее, даже с учетом сорвавшихся программ «Жемчужной реки», — сообщил участник рабочей группы Росавиации, вице-президент АТОР Дмитрий Горин. Он отметил, что чартерные рейсы в январе будут выполняться в запланированном объеме. «Несмотря на то, что процент задержек ряда авиакомпаний находился на грани допустимого, ведомство одобрило все чартерные программы на январь», — сказал он.

Александр Нерадько: В России может появиться новый авиаперевозчик — «Губернские авиалинии»

«Появились лица, которые хотят заниматься перевозками на местных воздушных линиях на самолетах небольшой пассажировместимости до 9 мест. У них есть линейка самолетов, которую они выбрали», — подтвердил глава Росавиации Александр Нерадько. «Но, вы знаете, создание авиакомпании — это очень капиталоемкий процесс. Пока речь идет только о планах. Инициаторы направили в Росавиацию официальное письмо о намерениях создать авиакомпанию под условным названием «Губернские авиалинии», — сказал Нерадько. — В их планах пока полеты в Центральной части России». Ранее СМИ сообщали, что новую авиакомпанию создает Торговый дом «Топливное обеспечение аэропортов».

Аэрофлот добавил в мобильное приложение новые услуги при подготовке к рейсу и в пути

Теперь в нем можно приобрести такие услуги, как медицинская страховка, билет на Аэроэкспресс или арендовать автомобиль. Кроме того, можно заказать дополнительные блюда из платного меню на рейсах, где оно доступно. Услуга медицинского страхования предоставляется компанией «АльфаСтрахование». Страховку можно приобрести при бронировании билета или добавить в существующее. Билет на Аэроэкспресс можно также купить в приложении при бронировании авиабилета или добавить к существующему бронированию. Аренду автомобиля предоставляет международная прокатная компания Europcar, которая представлена в более чем 130 странах.

Минтранс России ведет консультации с банками и Utair по урегулированию долга перевозчика

Об этом рассказал Министр транспорта РФ Евгений Дитрих. По словам руководителя Росавиации Александра Нерадько, компания пока не обращалась за госгарантиями или другими мерами господдержки. «Utair на сегодняшний день обеспечивает стабильные выплаты по долгам, работает стабильно, — сказал Министр. — Чтобы обеспечить расчеты с банками, необходимые консультации мы ведем как с банками, так и с Utair». «Нет, в последнее время авиакомпания не обращалась по поводу мер государственной поддержки», — сказал журналистам Нерадько. В 2018 году Utair выплатила проценты по кредитам, займам и облигациям на общую сумму 1,8 млрд рублей.

«Ингосстрах» выплатил 10 миллионов рублей владельцу упавшего вертолета Robinson R44

Компания «Ингосстрах» произвела выплату страхового возмещения в размере 10 млн рублей в связи с жесткой посадкой вертолета Robinson R44 в горном ущелье Момского района Республики Саха (Якутия). Страховой случай произошел в конце сентября 2018 года во время выполнения частного полета. Пилот получил ранения, но смог выйти на связь по спутниковому телефону и передать свои координаты. «Поисково-спасательные работы были осложнены тяжелейшими погодными условиями; найти и эвакуировать пилота спасателям удалось только через три дня после события. Эвакуация воздушного судна из ущелья признана нецелесообразной», — отметили в страховой компании.

За 4 года на российском рынке авиакомпания AZUR air перевезла более 12 млн пассажиров

AZUR air отмечает четыре года с момента начала работы на российском авиатранспортном рынке. Напомним, первый рейс перевозчик выполнил 17 декабря 2014 года по маршруту Москва – Шарм-эль-Шейх. За время работы компания перевезла более 12 млн пассажиров, выполнив более 60 тысяч рейсов. Четвертую годовщину авиакомпания встречает в качестве лидера рынка чартерных пассажирских авиаперевозок. AZUR air стабильно занимает восьмое место в отрасли по количеству перевезенных пассажиров и пятое место по объему выполненного пассажирооборота – 17,5 млн пасс/км. По итогам 11 месяцев 2018 года компания занимает лидирующее положение в отрасли по загрузке кресел.

Росавиация перевела в российский госреестр Embraer ERJ-145 авиакомпании «Комиавиатранс»

Пять самолетов Embraer ERJ-145 АО «Комиавиатранс», находившиеся ранее в Бермудском реестре, были зарегистрированы в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации (лизингодатель — ирландская «GTL-Avia. Limited»). Об этом говорится в сообщении Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации). Прежде всего, это отвечает требованиям безопасности полетов. В настоящее время в отечественных авиакомпаниях эксплуатируется более 800 воздушных судов иностранного производства, зарегистрированных в иностранных офшорных юрисдикциях. С точки зрения международного права, указанные ВС не могут считаться частью российской авиации.

Сибирь переходит на фарси

Инженерный центр холдинга S7 Technics помог Somon Air в регистрации ее бортов

Участие специалистов инженерного центра в этом проекте стало возможным, благодаря наличию у «S7 ИНЖИНИРИНГ» (входит в состав Холдинга S7 Technics) одобрения и сертификата на поддержание летной годности Бермудских авиационных властей — OTAR 39 Subpart F. В его рамках инженерный центр имеет многолетний успешный опыт сопровождения поддержания летной годности воздушных судов российских и иностранных авиакомпаний.

«Услуги по сопровождению перерегистрации воздушных судов между разными регистрами наш коллектив предоставил впервые. Работы выполнялись в тесном сотрудничестве представителей Somon Air, специалистов ВСАА и сотрудников инженерного центра при поддержке директората по качеству «S7 ИНЖИНИРИНГ», что позволило выполнить задачу в требуемые сжатые сроки», — рассказал Леонид Шошин, начальник инженерного центра S7 Technics.

Отметим, что для осуществления проекта на производственной базе S7 Technics в московском аэропорту Домодедово самолет Boeing 737-900 авиакомпании Somon Air был помещен домодедовской таможней под так называемую процедуру переработки на таможенной территории. Это требование таможенного законодательства Евразийского экономического союза (ЕАЭС), которое реализуется при выполнении работ

Окончание. Начало на с. 2

на иностранных воздушных судах в ходе плановых ремонтов.

«Специалистам, реализующим таможенное дело в S7 Technics, благодаря налаженному взаимодействию с домодедовской таможней, понадобилось всего шесть часов на помещение воздушного судна под процедуру переработки на таможенной территории для начала работ на Boeing 737-900 и столько же

В завершение проекта на Boeing 737-900 авиакомпании Somon Air в Домодедово были нанесены новые регистрационные номера с префиксом VQ, заменены информационные таблички и др. Сегодня оба самолета успешно летают в интересах таджикистанского перевозчика.

Напомним, инженерный центр появился в структуре компании S7



— на завершение этой таможенной процедуры после окончания работ. Это хороший показатель для такой сложной таможенной процедуры. В результате Somon Air осталась довольна оказанными услугами по сопровождению перерегистрации самолетов авиакомпании, а компания «СТИНЖИНИРИНГ» приобрела новые компетенции», — прокомментировал Александр Макунин, руководитель директората таможенной деятельности S7 Technics.

Technics в 2006 году. Его специалисты решают задачи по двум основным направлениям: поддержание летной годности воздушных судов авиакомпаний-заказчиков, инженерно-технологическое обеспечение и поддержка производственных подразделений.

Холдинг S7 Technics — ведущий провайдер технического обслуживания на российском рынке; выполняет работы по базовому и оперативному техническому об-

Зубр — он и в воздухе Зубр

«Белавиа» и компания Wargaming представили новое воздушное судно в ливрее WorldofTanks



В отличие от предыдущего брендирования, где изменения коснулись только фюзеляжа, в новом «танколете» много внимания было уделено оформлению интерьера. Это будет первый в мире авиалайнер, полностью брендированный компьютерной игрой.

«Зубр — большое, мощное, городное создание. Можно сказать, что это танк в мире животных, — пояснил глава оперирования Wargaming в регионе СНГ Андрей Муравьев. — Worldof Tanks уже восемь лет продвигают страну во всех регионах планеты, перенимая эстетику у этого могучего зверя, и сочетание двух образов — это лучший способ связать страну и продукт, который популяризирует ее во всем мире. Мы гордимся тем, что Worldof Tanks родом из Беларуси. Мы хотим показать, что у нас превосходная страна и прекрасные люди, и мы ждем в гости всех желающих!».

В салоне воссоздана атмосфера WorldofTanks: звуковое сопро-

Окончание. Начало на с. 1

вождение будет уникальным с использованием внутриигровых терминов, а множество элементов интерьера — от шторки между классами до откидных столиков — оформлены в духе игры.

На каждом столике размещена историческая справка о знаменитом танке или самоходке. Благодаря этому, пассажиры, еще не знакомые с Worldof Tanks, узнают больше и об истории танкостроения, и о крупнейшем игровом проекте, созданном на территории СНГ. Опытные игроки смогут приятно провести время в обстановке любимой игры.

В планах также изменить элементы формы бортпроводников, а также добавить больше игровой айдентики внутри салона. Гостеприимство и дружелюбие бортпроводников совместно с уникальным игровым брендированием позволит создать уникальную атмосферу для пассажиров «танколета».

«В первую очередь мы работаем для наших пассажиров и в соответствии с их пожеланиями и ожиданиями. Первый «танколет» был

настолько тепло воспринят пассажирами и специалистами аэропортов многих стран, что мы не могли завершить проект. Поэтому сегодня презентуем не только новое брендированное воздушное судно, но и рады объявить, что в парке также останется самолет, презентован-

Факты о «танколете»:

— Первый «танколет» совершил 2457 рейсов, посетил 56 стран и доставил по месту назначения 270 тысяч пассажиров.

— Модель нового «танколета» — Embraer 195, предлагающая 107 посадочных мест.

— В процессе подготовки самолета было использовано 300 литров краски и 450 м² трафаретов.

— Процесс покраски занял 1800 человеко-часов.

Wargaming — один из крупнейших мировых издателей и разработчиков на рынке free-to-play MMO. Сегодня компания, основанная в 1998 году, располагает офисами по всему миру и насчитывает более 4000 сотрудников. Аудитория игр Wargaming, включая флагманские проекты WorldofTanks и WorldofWarships, охватывает более 200 миллионов пользователей на всех крупных игровых платформах. Специальное подразделение компании WargamingMobile сосредоточено на издании мобильных игр и разработке собственных проектов.

В компании активно развивается социальное направление: Wargaming сотрудничает с музеями, реализует образовательные и благотворительные проекты, а также участвует в сохранении и популяризации военной истории.

служиванию воздушных судов производства Boeing, Airbus, Embraer и ГСС, по ремонту, инжинирингу и производству компонентов для ряда основных типов ВС, а также работы по ремонту авиационных двигателей CFM56.

Сегодня в состав Холдинга входят компании-провайдеры технического обслуживания — ООО «S7 ИНЖИНИРИНГ» и ООО «Сибирь Техник», обслуживающие воздушные суда в аэропортах Москвы (DME), Новосибирска (OVB) и Минеральных Вод (MRV), а также на нескольких линейных станциях в России. Производственные базы Холдинга S7 Technics сертифицированы согласно требованиям EASA, авиационных властей Бермуд, России и ряда других стран на выполнение ТО воздушных судов Boeing, Airbus, Sukhoi Superjet 100, Embraer и Cessna.

Перечень работ, выполняемых компанией, включает периодические формы технического обслуживания (D-check включительно), линейное обслуживание, структурные ремонты, инжиниринг (в т. ч. разработку модификаций в соответствии с требованиями EASA Part 21J и производство элементов интерьера в соответствии с требованиями EASA Part 21G).

Также специалисты Холдинга выполняют ремонт компонентов, покраску воздушных судов и обучение персонала (в соответствии с требованиями EASA Part 147 и ФАП-289). Компания нацелена на постоянное развитие своих продуктов, в том числе через кооперацию с производителями оборудования (OEM).

Как уточнили в пресс-службе Холдинга, S7 Technics обслуживает авиакомпании России (группа компаний S7, группа «Аэрофлот», «ЮТэйр», «Уральские авиалинии» и др.), стран Европы, Азии и Ближнего Востока, выполняя для своих клиентов более 100 тяжелых базовых форм ТО и свыше 1000 легких базовых форм ТО ежегодно.

ный в 2016 году, т. е. сейчас в парке будет два «танколета» — Боинг 737-300 и Эмбраер 195. Мы надемся, что полеты на них будут для пассажиров стартом новых, всегда увлекательных и интересных путешествий, а жители других стран, благодаря уникальной ливрее, узнают больше о Беларуси», — рассказал генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Белавиа» Анатолий Гусаров.

Специально для нового авиалайнера подготовили абсолютно новые звуковые дорожки, которые будут звучать во время перелета. Покраска «танколета», в которой принимали участие 22 специалиста на протяжении 11 дней, проходила в покрасочном ангаре Ульяновска (Россия). При покраске было использовано 92 литра эмали, 115 литров лака, 62 литра грунта и 600 метров пленки.

Воздушное судно в ливрее WorldofTanks будет эксплуатироваться в течение пяти лет на всех линиях маршрутной сети авиакомпании «Белавиа». Первый коммерческий полет брендированного борта будет осуществлен по маршруту Минск-Баку-Минск.

В ходе презентации разра-ботчиками самолета Ил-114 от-мечено, что он будет иметь три ва-рианта компоновки:

- на 68 пассажирских мест;
- на 60 пассажирских мест с увеличенным расстоянием между рядами пассажирских кресел и незначительным увеличением пе-реднего багажного отсека;
- на 52 пассажирских места с увеличенным передним багажным отсеком для перевозки коммер-ческого груза.

При этом отдельным будет во-прос, сколько часов самолёт дол-жен будет налетать, чтобы по край-ней мере возместить эти траты. И с какой коммерческой нагрузкой. А каковы будут эксплуатационные затраты? Об этом наперёд в точ-ности никто сказать не может, но и иллюзий строить не приходится.

Про уровень развития инфра-структуры послепродажного обслу-живания едва ли можно сказать что-то новое. Он не потребен даже для тех самолётов, что издавна освоены

тот день, когда на принтере будут печататься секции фюзеляжа.

Впрочем, освоить эти техноло-гии — это полбеды. Можно не со-мневаться, что они есть уже сегодня в портфеле не одной IT-компани. По крайней мере, в России уже се-годня печатаются лопатки турбин и ряд других деталей. Дело — за на-личием соответствующего обору-дования, которое нужно будет по-купать за рубежом (если позволят санкции) либо разрабатывать са-мим. Для России, несомненно, эта

на, будут доходы, а не одни расходы. Обеспечат это российские ком-плектующие — честь и хвала тем, кто их разрабатывает и производит. К сожалению, так бывает не всегда. Достаточно вспомнить тот же Ан-140, который был «поставлен у за-бора» ненадёжным регулятором шага винта, который выходил из строя, спустя непродолжительное время.

Хотя и иностранных произво-дителей идеализировать не прихо-дится. Мы уже не раз упоминали о проблемах с горячей частью двига-теля для SSJ100, производство ко-торой находится в компетенции французских двигателестроителей. Надёжность и безопасность — это не национальный признак, а цель, к которой стремятся создатели воз-душного судна. Подбор произво-дителей комплектующих — это сред-ство её достижения.

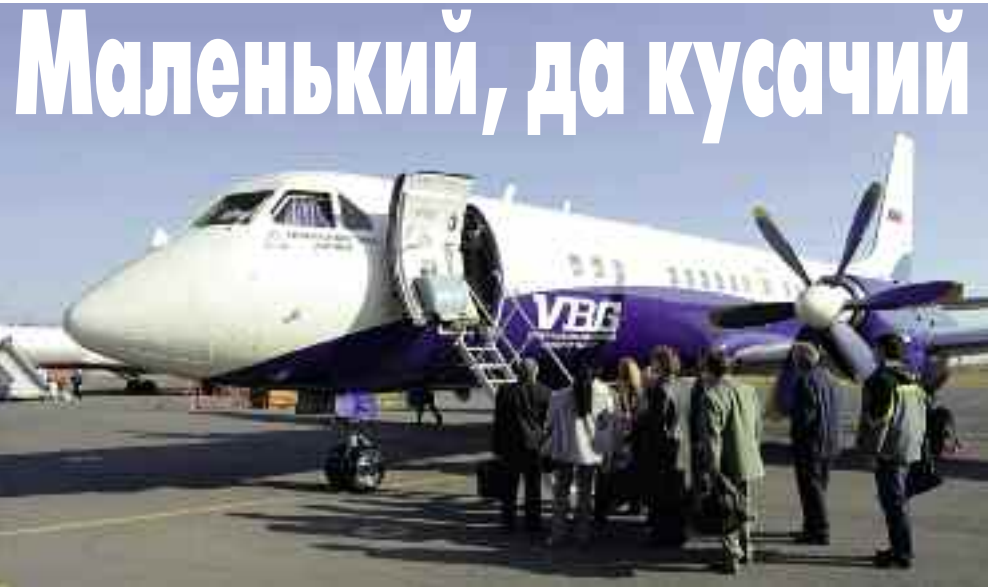
Добавим также, что в мировой гражданской авиации сегодня нет самолётов, конструкция которых была бы единой по национальному признаку. В проекты корпораций Boeing и Airbus вовлечено несколь-ко стран. Россия также входит в их число, и её компетенция входит в число ключевых — она связана с ти-тановыми сплавами, применяющи-мися для изготовления шасси самых современных лайнеров.

Говоря о самолёте Ил-114, заметим, что с точки зрения ис-пользуемых в его создании мате-риалов, он не очень соответству-ет веяниям времени, так как для его постройки композиционные материалы широко не приме-няются.

Создание Ил-114 в прошлом веке стало значительным событием в истории отечественной граждан-ской авиации вообще и предприя-тия имени С.В. Ильюшина, в част-ности. Но нужно быть готовым к тому, что возникнет необходимость привести самолёт в соответствие с требованиями века нынешнего. Та-кие шаги в отечественном авиа-проме предпринимались и ранее. Самым выдающимся примером яв-ляется гордость и надежда отрасли МС-21, который появился в ре-зультате переработки проекта Як-242. Остался бы он в первозданном виде — его участь была бы неза-видной. Одним из примеров стал, к сожалению, Ту-334. Будь этот про-ект оптимизирован — Якутия и дру-гие российские регионы имели бы один из самых востребованных са-молётов.

Всё же было бы несправедли-во утверждать, что Ил-114 будет производиться исключительно «де-довскими» методами. Его будет строить не один завод, а три: ни-жегородский «Сокол», где будет собираться фюзеляж, ВАСО, за которым закреплено крыло, и завод в подмосковных Луховицах, кото-рый должен осуществлять окон-чательную сборку. Но с дюжиной самолётов в год господства в воз-духе нам не видать. Догоним и пе-регоним зарубежных конкурентов — и тогда цена на него будет тако-ва, что просить финансовой по-мощи у государства не будет нуж-ды. Самолёты сами вывезут проект на своих крыльях. И в каждом ре-гиональном аэропорту мы будем видеть Ил-114, как в «золотой век» гражданской авиации — Ан-24.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ



Второго пришествия Ил-114 ждут многие авиакомпания. Будет ли он им по карману?

Директор программы Ил-114 Иван Кабатов сообщил, что само-леты будут построены полностью из отечественных комплектующих. В настоящее время двигатель ТВ7-117СТ-01 находится в разработке. Это новая силовая установка с уве-личенной мощностью и ресурсом, которая в базовой версии предна-значена для лёгкого транспортного самолёта Ил-112В. Именно она поз-волит увеличить грузоподъемность Ил-114-300 и сократить время его разбега. Эти детали являются важ-ными, так как самолет создается для обеспечения транспортной доступ-ности внутри российских регионов. Он рассчитан на автономную экс-плуатацию в малооборудованных аэропортах. Для этой цели Ил-114-300 будет иметь вспомогательную силовую установку, встроенный бор-товой трап для входа и выхода пас-сажиров. Помимо этого на самолете обеспечен быстрый и легкий до-ступ ко всем точкам технического об-служивания.

Для самолета Ил-114-300 при-нята система эксплуатации по тех-ническому состоянию без капи-тальных ремонтов, обеспечиваю-щая поддержание требуемого уровня безопасности при мини-мальных эксплуатационных рас-ходах в пределах проектного ре-сурса 30000 л.ч. или 30000 полетов и срока службы 30 лет. Сертифи-кация самолета будет завершена в конце 2022 года.

Казалось бы, этот самолёт — то, что доктор прописал. Но, как вы-яснилось в ходе этой же презента-ции, Владимир Горбунов радовался рано. Маленький региональщико-казался «кусачим»: для покупате-лей его стоимость составит около одного миллиарда рублей. По сло-вам Ивана Кабатова, данный уровень цены является целью, поставленной Минпромторгом. Но Владимир Гор-бунов счёл её чрезмерной. В случае приобретения самолёта в лизинг размеры платежей составят 150.000 долларов США в месяц. Ставки на аналогичные зарубежные модели, такие как Bombardier DASH-8 Q400/400, вдвое ниже. Цена, за-явленная Минпромторгом, высока даже для магистральных воздушных судов.

Добавим, что продажная цена — это лишь часть затрат, кото-рые должна нести авиакомпания.

Окончание. Начало на с. 2

в производстве. Трудно назвать та-кой, программа эксплуатации кото-рого не была бы провалена — Ил-96, Ту-204, Ан-148.

Уверенно держит позиции раз-ве что SSJ100, да и то не у всех пе-ревозчиков. Его «триумфальное шествие» мы наблюдаем разве что у «Аэрофлота». Но главный перевоз-чик страны может восполнить поте-ри за счёт успехов эксплуатации магистральной техники. А как долж-на была восполнять их RedWings, у которой кроме Ту-204 ничего не было? В конечном итоге перевозчик, позиционировавший себя как почти единственный эксплуатант отече-ственной техники (если не считать «ИжАвиа» и «Саратовских авиали-ний»), взял на службу «французов» — 320 и A321.

Хочется верить, Ил-114 не по-вторит судьбу своих предше-ственников, равно как и свою собственную узбекского перио-да, где он производился, но не летал. Да и в России, в авиаком-пании «Выборг», машина больше стоит, чем летает.

Трудности возникнут не-избежно, уже хотя бы в силу того, какова производственная про-грамма по производству Ил-114. При темпах выпуска 12 воздушных судов в год «Якутия» свои Ан-24 будет заменять полгода. При этом речь идёт только о том, чтобы за-менить 6 имеющихся ВС этого типа. А нужно их намного больше. «Полярные авиалинии» сегодня имеют 4 Ан-24 и 3 Ан-26. Им, разумеется, также потребуетс-замена. А высокого уровня органи-зации послепродажного обслужи-вания ожидать не приходится. О нём можно будет говорить только при полноценной серии, в которой канадские соперники строятся уже сегодня. К суровому климату они приспособлены не хуже — Канада, как поётся в песне Александра Го-родницкого, «так похожа на Рос-сию, только всё же не Россия».

Справедливости ради, конеч-но, заметим, что к методике мо-дульной сборки отечественный авиапром всё же начал перехо-дить. Она освоена в производстве самолётов SSJ100 и начинает при-меняться в отношении МС-21. Но за рубежом в авиастроительной от-расли уже начинает осваиваться технология 4D-печати. О том, что-бы напечатать самолёт целиком, пока речи нет, но не за горами

задача решаемая, но она требует времени, за которое господство в воздухе в региональном сегменте мы можем упустить так же, как уже упустили в магистральном.

Успех эксплуатации Ил-114 будет зависеть не только от само-го самолёта, но и от его двигате-лей. Опыт, накопленный в его «про-шлой жизни», едва ли применим, так как изначально этот самолёт летал с двигателями Pratt&Whitney. Сегодня ставка делается ис-ключительно на семейство ТВ7-117: на первоначальном этапе — ТВ7-117СМ, а в перспективе — ТВ7-117СТ-01, как было упомяну-то выше. Однако в полноценной се-рии сегодня нет ни того, ни дру-гого. Нет сегодня и других само-лётов, на которых эти двигатели были бы установлены, следова-тельно, нет и полноценной ин-фраструктуры. А потому трудно исключить, что и они не доставят хлопот эксплуатантам.

Достаточно вспомнить эпо-пею с Ан-140, который «на прико-ле» держали именно двигатели. Повторим прописную истину: соз-дать и довести до совершенства двигатель куда труднее, чем са-молёт. Так стоит ли подвергать эксплуатантов риску, за которым кроме «квасного патриотизма» не стоит ничего? С двигателями той же канадской компании начина-ет летать гордость нынешнего авиа-прома МС-21. А Ил-114 чем хуже?

И, наконец, следует пересмот-реть отношение к вопросу: должны ли все комплектующие у самолёта быть непременно отечественного производства? Цель проекта — не показать национальные амбиции, а построить надёжный, безопасный, и добротный самолёт, от которого, выражаясь языком кота Матроски-



КУРЬЕР АВИАПРОМА

Денис Мантуров: Рассчитываем на увеличение спроса на SuperJet 100 на зарубежных рынках

Четверть выпущенных самолетов уже проданы за рубеж, Россия рассчитывает на увеличение спроса на них на мировом рынке. Об этом заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров на заседании российско-итальянской межправкомиссии по торгово-экономиче-скому сотрудничеству: «В авиастроении одним из наших флагман-ских проектов, безусловно, является производство самолета SSJ 100. В кооперации с итальянским концерном Leonardo на сегодня уже произведено более 160 самолетов, находятся в эксплуатации 137 машин. Четверть из них закуплены зарубежными странами, и мы рас-считываем на дальнейшее увеличение спроса на внешних рынках».

Сергей Чemezov: На объединение ПАО «ОАК» с корпорацией «Ростех» отведено 18 месяцев

По словам главы государственной корпорации «Ростех» Сергея Чemezова, ОАК и «Вертолеты России» будут объединены в один авиа-ционный кластер, в него войдут все предприятия, производящие ком-плектующие как для самолетов, так и для вертолетов. «Это будет не юридическое объединение, а условное — внутри корпорации. С уче-том новых активов доля авиационного кластера в общей выручке кор-порации составит примерно 50 процентов — около 1 трлн рублей. «Мы изготавливаем почти 70 процентов комплектующих для авиации. Было бы правильно, чтобы и сборка, и производство комплектующих были сконцентрированы в одном месте», — пояснил глава «Ростеха».

Создание первого опытного образца Ил-96-400М обойдется налогоплательщикам в 10 млрд рублей

Такие данные приводятся в тендерной документации, размещенной ОАК на сайте госзакупок. Общая смета по созданию первого Ил-96-400М составит до июня 2020 года 10,1 млрд рублей. Изготовление са-мого самолета будет стоить 7,6 млрд рублей и должно завершиться к декабрю 2019 года. Еще почти 900 млн рублей уйдет на разработку рабоче-конструкторской документации авиалайнера в электронном виде, а также документации на авионику и интерьер. Предваритель-ные испытания самолета должны пройти с ноября 2019 года по январь 2020 года, указывается в документе. С ноября 2019 года по май 2020 года состоятся дополнительные сертификационные испытания.

ОДК вручен Сертификат типа Росавиации на двигатель нового поколения ПД-14 для МС-21

Торжественная церемония состоялась в Минпромторге РФ. Сер-тификат типа вручен руководителем Росавиации Александром Нерадько управляющему директору — генеральному конструктору АО «ОДК-Авиа-двигатель» Александру Иноземцеву в присутствии Министра Дениса Мантурова и генерального директора АО «ОДК» Александра Артюхо-ва. Двигатель ПД-14 разработан в широкой кооперации предприятий ОДК с применением новейших технологий и материалов. Это первый с 1980-х гг. полностью российский турбовентиляторный и первый оте-чественный двигатель, изначально разработанный в соответствии с международными нормами и требованиями.

Сотрудники холдинга «Технодинамика» участвуют в восьми программах повышения квалификации

Сотрудники АО «УАП «Гидравлика» холдинга «Технодинамика» ста-ли участниками 8 программ повышения квалификации в ходе реализа-ции мероприятий приоритетной региональной программы «Повышение производительности труда и поддержка занятости в Республике Баш-кортостан». Данная программа реализовывалась и финансировалась в рамках Указа Президента РФ от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на пе-риод до 2024 года». Об этом сообщает пресс-служба холдинга. Для ре-ализации данной программы из федерального и регионального бюдже-та было привлечено свыше 25 миллионов рублей.

Исполнилось 30 лет первому полету самому грузоподъемному самолету в мире Ан-225 «Мрия»

Летательный аппарат превосходит все существующие аналоги по га-баритам: длина — 84 м, размах крыла — 88,4 м, высота — 18,2 м. Его изна-чальная роль — перевозка компонентов ракеты-носителя «Энергия» и мно-горазового космического корабля «Буран» от мест производства и сбор-ки к месту запуска. Помимо этого, Ан-225 должен был стать первой сту-пенью системы воздушного старта «Бурана». Этим обусловлены его вну-шительная грузоподъемность (250 т) и вместительность — во чреве «Мрии» можно расположить 16 10-тонных универсальных контейнеров (УАК-10) или 50 легковых автомобилей. Сегодня самолет выполняет коммерческие перевозки в составе Antonov Airlines.

Современные российские самолеты МС-21 и Sukhoi SuperJet получат новые гарнитуры

«С гарнитурой сложнее. МС-21 и SuperJet начали проектировать дав-но, а гарнитуру ГНШ-А-24 сравнительно недавно, - рассказал дизайн-ди-ректор компании «Октава» Владимир Шипилов. - Сначала выпустим про-бную версию, а потом для широкого распространения. Дело в том, что од-ним заказчикам мы готовим однуую гарнитуру, а другие заказчики пока требуют двуухие. То есть, А-24 станет революционным продуктом и бу-дет развивать целую продуктовую линейку». По его словам, эта гарнитура предназначена для самолетов, производимых ПАО «Туполев», ПАО «Ил», ПАО «Корпорация «Иркут» и АО «ГСС». Но в основном она рассчитывалась для новых бортов Superjet 100 и МС-21.

Международный авиакосмический салон МАКС пройдет в Жуковском с 27 августа по 1 сентября

МАКС-2019 проводится в соответствии с распоряжением Пра-вительства Российской Федерации от 30 октября 2017 года №2403-р «Об утверждении перечней международных выставок продукции военного назначения, проводимых на территории Российской Фе-дерации в 2018-2019 годах». Согласно актуальной версии документа, организаторами мероприятия определены Минпромторг России и Государственная корпорация по содействию разработке, про-изводству и экспорту высокотехнологичной промышленной про-дукции «Ростех», срок и место проведения салона – август-сентябрь 2019 года, г. Жуковский Московской области, подтвердили в ОАО «Авиасалон».

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

В корпорации «Ростех» рассказали о создании КБ им. Миля перспективного боевого вертолета

Министерство обороны России определилось с обликом перспективного боевого (скоростного) вертолета, выбрав проект конструкторского бюро имени М.Л. Миля. Всего государственному заказчику было предложено порядка десяти концепций перспективного скоростного вертолета. Контракт на проведение научно-исследовательской работы по определению облика перспективной боевой машины был заключен между холдингом «Вертолеты России» и военным ведомством в 2017 году. К тому времени летающая лаборатория скоростной машины на базе вертолета Ми-24, впервые поднявшаяся в воздух в январе 2017 года, достигла скорости порядка 400 километров в час.

В Перу приступил к работе центр по ремонту российских вертолетов Ми-17 HelicentroPeru

Сервисный центр HelicentroPeru по техническому обслуживанию ранее поставленных российских вертолетов открылся в Перу на прошлой неделе. Как и ожидалось, в церемонии торжественного открытия Helicentro приняли участие глава холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, высокопоставленные представители ВВС страны и российские дипломаты. Данный центр будет использоваться в основном для ремонта вертолетов типа Ми-17. Его создание позволит не только поддерживать национальный вертолетный парк в состоянии летной годности, но и ремонтировать вертолеты российского производства, эксплуатируемые в других странах Латинской Америки.

ЦНТУ «Динамика» поставила учебный класс для подготовки экипажей на вертолет Ми-28Н

В рамках выполнения государственного контракта «Динамика» поставила и ввела в эксплуатацию учебный компьютерный класс УКК-28-Л для подготовки и переучивания летных экипажей вертолета Ми-28Н в «183 учебный центр» Министерства обороны РФ в Ростове-на-Дону. УКК-28-Л представляет собой программно-аппаратный комплекс, который позволяет проводить как индивидуальное обучение, так и подготовку в группах под руководством инструктора-преподавателя. Обучение доступно по летным (летчик, штурман-оператор) и инженерно-техническим специальностям (вертолет-двигатель, авиационное оборудование, радиоэлектронное оборудование, авиационное вооружение).

Первый серийный вертолет Airbus H160 успешно совершил свой полет в Мариньяне

Эта машина будет поставлена стартовому заказчику, компании Babcock, в 2020 году. Вертолет получил особую ливрею, отличительным элементом которой стали автографы сотрудников Airbus, которые внесли свой вклад в программу H160, будь то проведение сертификационных испытаний, формирование производственной базы или же подготовка к вводу в коммерческую эксплуатацию. В скором времени первый серийный вертолет присоединится к программе летных испытаний H160, в которой уже участвуют три прототипа, налетавшие в общей сложности более 1000 часов. В рамках испытаний этому вертолету предстоит подтвердить заявленные летно-технические характеристики модели.

«Вертолеты России» хотят продать в 2020 году четыре первых серийных многоцелевых Ка-62

«Сейчас идут заводские сертификационные испытания. Мы для себя ставим задачу в следующем году показать на МАКСе опытную машину в летной программе. Мы активно работаем по предварительной контрактации на серию, в 2020 году планируем произвести и реализовать четыре машины», — рассказал генеральный директор холдинга Андрей Богинский. По его словам, на базе Ка-62 может быть сделана офшорная версия: «Машина получилась, на наш взгляд, удачная. Ниша, в которой она будет существовать, не закрыта. У Ка-62 есть потенциал движения к офшорной версии, когда запустим пассажирскую. Рассчитываем, что офшорная версия может появиться в 2022-2023 годах».

Минздрав Якутии получит в будущем году пять вертолетов Ми-8 с медицинским модулем

«Якутия участвует в реализации федерального приоритетного проекта по обеспечению своевременности оказания экстренной медпомощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ. В 2018 году регион получил пять вертолетов Ми-8 МТВ, оснащенных медицинским модулем. В 2019 году планируется поставка еще пяти. Это позволит обеспечить полностью оборудованными вертолетами филиалы центр медицины катастроф в районах республики», — сказала заместитель председателя правительства Якутии Ольга Балабкина. В 2018 году вертолеты санавиации совершили в Якутии более 220 вылетов, эвакуировали порядка 320 пациентов, рассказала Балабкина.

Власти Пермского края вновь ищут подходящего по цене авиаперевозчика на годовой контракт

Аппарат правительства Пермского края вновь объявил аукцион на оказание услуг по перевозке пассажиров вертолетом. В сентябре уже была попытка закупить вертолетные часы на сумму в 2 млн рублей сроком на один год. Однако тогда краевые власти отменили закупку, мотивировав это желанием пересмотреть условия закупки в части увеличения срока оказания услуг до трех лет. По мнению чиновников, это позволило бы снизить цену контракта и закрепить стоимость услуг до 2020 года. Однако авиаперевозчиков этот тендер не заинтересовал: цена в нем закладывалась фиксированная, а из-за изменений рыночной стоимости топлива, никто не захотел брать на себя такие обязательства.

Причиной грубой посадки в Томской области могло стать попадание Ми-8 в вихревое кольцо

Ранее сообщалось, что вертолет Ми-8 с вахтовиками совершил грубую посадку в городе Кедровый на севере Томской области в воскресенье. На борту находились 25 человек, в том числе три члена экипажа. По данным МЧС, пять человек, в том числе одна женщина, получили травмы. Среди пострадавших два жителя Томска, а также жители Новосибирска, Колпашева и Кедрового, четверо получили легкие травмы, один — средней степени тяжести. «Причиной грубой посадки могло стать природное явление — вертолет мог попасть в вихревое кольцо. Это редкое природное явление — местная особенность», — рассказали в Новосибирском следственном управлении на транспорте СК России.

Встаем на крыло

Большое содружество для малой авиации



На вопросы корреспондента нашего издания о положении дел и проблемах авиации общего назначения отвечает Председатель Правления Ассоциации организаций по содействию авиационному развитию «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» **Алексей Ким.**

— Как Вы оцениваете рынок воздушных судов авиации общего назначения в России? В каком количестве они нужны? Сколько должно быть самолётов и сколько вертолётов? Какова потребность в автожирах?

— Рынок воздушных судов авиации общего назначения в России относительно масштабов нашей страны — как территории, так и населения (с учетом его благосостояния и покупательной способности) — в настоящее время относительно невелик. По разным оценкам, он составляет около 6 тысяч ВС, включая самолеты различного класса, вертолеты, автожиры и другие типы летательных аппаратов. Для сравнения: в США парк ВС АОН насчитывает около 230 тысяч единиц, в Канаде — 36 тысяч, во Франции — 32 тысячи, в Германии — 21 тысячу, в Бразилии — 20 тысяч, в Великобритании — 19 тысяч, в Австралии — 13 тысяч, в ЮАР — 12 тысяч единиц. Даже в Чехии, которая значительно меньше России, как по территории, так и по населению, насчитывается около 7 тысяч ВС авиации общего назначения.

Прогнозы по АОН в России давать достаточно сложно, так как ее развитие зависит от многих факторов, наиболее значимыми из которых являются воздушное законодательство и инфраструктура. По оценкам многих специалистов, с учетом объективных демографических и экономических показателей, парк АОН в России мог бы составлять 15-25 тысяч ВС. Развитие АОН может оказать существенное влияние на повышении мобильности населения, что, в свою очередь, будет способствовать развитию экономики и повышению производительности труда. Использование легких ВС для осуществления грузоперевозок и выполнения авиационных работ также может внести существенный вклад в повышение эффективности национальной экономики и обеспечение связности территорий нашей страны.

В случае развития национальных компетенций по разработке и производству ВС, двигателей и другого авиационного оборудования данный сегмент рынка может обеспечить существенный вклад в рост валового внутреннего продукта, создание высокотехнологичных рабочих мест, дополнительные поступления в налоговую систему страны.

Окончание. Начало на с. 2

Что касается конкретных типов летательных аппаратов, то, на наш взгляд, в данном вопросе лучше полагаться на рынок: пусть потребители сами определяют, какие летательные аппараты им лучше подходят, и какими характеристиками они должны обладать. Важнейшей задачей государства и разработчиков является обеспечение безопасности полетов — именно на это должны быть нацелены, как правила эксплуатации, так и процедуры сертификации авиационной техники.

— Как вы оцениваете итоги форума «Открытые инновации»? Каковы перспективы развития воздушного такси? Какие летательные аппараты должны использоваться в этом качестве — самолёты, вертолёты или автожиры?



— Участие в форуме «Открытые инновации» мы приняли по приглашению организаторов, которые предложили выступить в числе спикеров на тему «Полетит ли «воздушное такси»?». К сожалению, формат мероприятия не предполагал глубокого погружения в рассматриваемую тематику. Поэтому, учитывая значимость и перспективность данного направления, а также опыт и научно-технический задел, накопленный в предыдущие годы, с участием ведущих экспертов нашей Ассоциации, мы подготовили аналитический обзор технологий в области перспективной аэромобильности, в т.ч. в городских агломерациях, включая возможные конструктивно-технологические решения, имеющие риски и способы их минимизации. Основные тезисы и презентационные материалы обзора размещены на сайте Ассоциации «ТП «АМИАТ».

Что касается типов летательных аппаратов, то, по мнению многих экспертов, наиболее эффективным типом ЛА для полетов в условиях ограниченных по размеру взлетно-посадочных площадок, что типично для городской застройки, является конвертоплан. Однако, эта схема пока не может считаться абсолютно надежной, и ее применение в гражданской авиации все еще находится под вопросом. В качестве примеров можно привести проекты Boeing V-22

«Osprey» (США) и AW 609 (Италия), в которые были вложены значительные ресурсы: разработчики продолжают сталкиваться с серьезными проблемами, многие из которых до настоящего времени не решены. Ключевой проблемой конвертопланной схемы является обеспечение управляемости на переходных режимах.

Развитие авиационных перевозок с использованием небольших летательных аппаратов в условиях нашей страны, даже с применением традиционных типов ЛА, имеет значительный нереализованный потенциал, о чем мы говорили при обсуждении первого вопроса. Каждый из упомянутых Вами типов летательных аппаратов имеет свои преимущества и недостатки и может применяться для решения оптимальных для них транс-

портных и других авиационных задач. С учетом разнообразия экономико-географических условий Российской Федерации, спрос на них может значительно увеличиться при условии решения и устранения существующих законодательных и инфраструктурных проблем и ограничений.

— Вы принимали участие в совещании организаций-разработчиков аэростатических летательных аппаратов, состоявшемся в АО «ДКБА», где были рассмотрены организационные вопросы дальнейшего развития данного направления, в т.ч. в рамках деятельности Технологической платформы. Как будет развиваться данное направление? Какую нишу в структуре воздушного транспорта должны занять дирижабли?

— В начале прошлого века дирижабли были одним из наиболее комфортабельных и эффективных транспортных средств. В то время были построены и эффективно эксплуатировались гигантские пассажирские и транспортные дирижабли, прежде всего, речь идет о разработанных и построенных в Германии. Также большой опыт создания дирижаблей был накоплен в Великобритании, США, СССР, Италии и Японии. В послевоенный период, как по субъективным причинам, так и в связи с быстрым развитием реактивной авиации, развитие дирижаблестроения резко замедлилось. В настоящее время в мире эксплуатируется не более 50 коммерческих аппаратов, которые применяются в рекламных целях, для аэрофотосъемки, телекоммуникаций, туристических полетов.

Тем не менее, по оценкам многих экспертов, дирижабли имеют уникальные преимущества для решения многих транспортных и других авиационных задач, недоступные для других летательных аппаратов. Применение современных технологий способно вывести их на новый уровень эффективности. Наиболее перспективными, безусловно, являются дирижабли с максимальной грузоподъемностью, но они также и требуют наиболее значительных инвестиционных затрат.

К числу перспективных технологий, применимых при создании дирижаблей нового поколения, можно отнести:

- современные пленочные материалы с высокими прочностными и эксплуатационными характеристиками;
- применение взрывобезопасного водорода;
- мехатронные модули с высокоэффективными вентильными двигателями и исполнительными механизмами для управления дирижаблями;
- применение полимерных композиционных материалов в конструктивно-силовой схеме;
- методы воздушно-тепловой (противообледенительной (противоснеговой) защиты, обеспечивающей круглогодичную стоянку дирижабля под открытым небом;
- эффективные методы швартовки с минимальными трудозатратами, в т.ч. применимые на площадках малого размера;
- эффективные системы управления дирижаблем, в т.ч. на режимах точного позиционирования («висение над точкой», швартовка), с использованием современных навигационных систем.

В настоящее время по инициативе ряда организаций-членов Ассоциации рассматривается вопрос о создании в рамках деятельности Технологической платформы Рабочей группы по развитию дирижабельной техники. Первые рабочие встречи уже проведены. В начале года мы планируем начать конкретную работу по исследованию возможностей применения дирижаблей для решения



Макет многоцелевого автожира «ВАРУС» на площадке авиацентра «Воскресенск»

транспортных и других авиационных задач в регионах, по завершении которой мы представим свои наработки и планы по данному направлению, в частности, в области применения данных технологий на Севере.

— **Какие вопросы рассматривались на заседании Рабочей группы по развитию авиадвигателестроения? На какой стадии сегодня находится работа по проекту двигателя ДВ-400? Какие из авиационных двигателей более перспективны — четырёхтактные или дизельные?**

— К созданию Рабочей группы по развитию авиационного двигателестроения для малой и региональной авиации мы шли достаточно давно. Потребность в создании и развитии двигателей для данного сегмента рынка существует объективно и является одним из сдерживающих факторов в развитии российских разработчиков и производителей летательных аппаратов.

2 ноября 2018 года состоялось очередное заседание Рабочей группы, основным вопросом на котором было участие Ассоциации в организации и выполнении НИР, предусматривающей исследование рынка и сектора заказчика авиационных поршневых двигателей, а также формирование основных требований к техническому облику перспективного авиационного поршневого двигателя.

На текущий момент основной объем работ по данной тематике завершен, отчет по результатам выполнения НИР находится на рассмотрении (согласовании) у заказчика, исполнителями работ проводятся консультации по систематизации и обобщению результатов выполненной НИР и подготовке консолидированных предложений по дальнейшему развитию авиационного поршневого двигателестроения в Российской Федерации. Представление основных результатов выполненной НИР планируется на ближайших заседаниях Рабочей группы и Правления Ассоциации, с учетом требований заказчиков и имеющихся договорных ограничений.

Насколько нам известно, работы по двигателю ДВ-400 в ООО «ОКБМ» (г. Воронеж) находятся на стадиях проектирования, до создания опытных образцов дело пока не дошло. Более точной информации, естественно, располагают разработчики двигателя. Но многое в этом процессе, на наш взгляд, зависит от наличия заинтересованных в этом двигателе потенциальных заказчиков — разработчиков соответствующих летательных аппаратов.

Разработкой поршневых авиационных двигателей в России, по нашим данным, занимаются примерно около 10 коллективов — в основном, это частные компании, инвестирующие в разработку собственные средства. Системной государственной поддержки развития данного сегмента авиационного двигателестроения, к сожалению, не оказывается, за исключением финансирования отдельных исследовательских работ.

В последние годы серьезные усилия в России и в мире были направлены на разработку дизелей,

работающих на авиационном керосине и обладающих низким расходом топлива. По оценкам наших экспертов, в нижней части мощностного диапазона дизельные двигатели существенно проигрывают бензиновым по удельной массе. В верхней части диапазона (более 300 л.с.) удельная масса новых дизелей уже сопоставима с бензиновыми двигателями. Что касается рыночных перспектив, то многое зависит от стоимости производства, сертификации новых разработок и их эксплуатационных характеристик. Результаты можно будет оценить после накопления достаточного опыта применения разработанных в последние годы новых дизельных и бензиновых двигателей на летательных аппаратах.



— **Опыт по созданию авиационных дизелей в России есть. Одним из наиболее известных создателей таких двигателей для самолётов является конструктор А.Д. Чаромский. Двигателями его конструкции был оснащён, например, бомбардировщик Ер-2. Кроме того, двигателями А.Д. Чаромского планировалось оснастить гражданский самолёт Ил-12. Будет ли востребован существующий научно-технический задел?**

— Действительно, в нашей стране накоплен большой опыт создания дизельных авиадвигателей, причем, что интересно, они нашли применение не только на самолетах, но и на танках, многие из которых находятся на вооружении до сих пор. Некоторые из наших экспертов считают развитие производства поршневых двигателей на базе машиностроительных заводов, выпускающих танковые и тракторные дизели, одним из наиболее оптимальных направлений развития авиационного двигателестроения в Российской Федерации.

Важным фактором оптимизации затрат при разработке и выводе на рынок российских АПД может стать наличие качественно разработанной комплексной программы развития авиационного поршневого двигателестроения, в основе которой должен лежать объективный анализ текущего состояния дел, имеющегося научно-технического задела и производственно-технологического потенциала. К разработке и реализации данной программы необходимо привлечь мак-

симально возможное количество компаний и коллективов, имеющих компетенции и соответствующий задел в данной сфере. Данную работу мы планируем организовать в рамках деятельности нашей Ассоциации в 2019 году.

— **Постройка самолётов АОН в компетенцию ОАК не входит. Нужно ли включить данное направление в продуктовую линейку ОАК или созданием самолётов данного класса должна ведать специализированная структура?**

— Действительно, в последние годы ПАО «Объединенная авиационная корпорация» официально не заявляло о планах по созданию самолетов АОН. Хотя входящие в ее состав дочерние общества (ПАО «Корпорация «Иркут», ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева», ПАО «Ил», ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ПАО «Компания «Сухой», АО «РСК «Миг», НАЗ «Сокол») разработали и даже сертифицировали ряд самолетов соответствующего класса. Некоторые работы продолжаются и в настоящее время.

Учитывая отсутствие крупных государственных заказов на создание самолетов легкой авиации, разработкой и развитием самолетов и других видов авиационной техники для АОН могут заниматься как государственные корпорации — управляющие компании интегрированных структур, так и частные компании или отдельные коллективы.

рентной с привлечением как можно более широкого круга участников — чтобы на рынок выводились наиболее эффективные разработки.

В случае оказания государственной поддержки каким-либо проектам должна проводиться независимая, максимально объектная экспертиза — на всех стадиях: при формировании технического задания, определении исполнителей, приемке промежуточных и конечных результатов выполненных работ.

Ассоциация «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» готова организовать выполнение данных экспертных работ и гарантировать их высокое качество и максимальную объективность. Это касается и проекта самолета ТВС-2ДТС, разработанного ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина».

— **Какие вопросы решает Ассоциация сегодня и какие направления считает для себя перспективными?**

— В числе основных хотелось бы выделить следующие. На текущий момент мы вплотную подошли к утверждению состава официально аккредитованных экспертов нашей Ассоциации. Решение данного вопроса необходимо как для организации внутриплатформенной экспертной и проектной работы, так и с целью налаживания экспертного взаи-

Наиболее важной задачей, на наш взгляд, является разработка единой комплексной государственной программы развития малой и региональной авиации в Российской Федерации, включающей в себя общеорганизационные и правовые аспекты; развитие наземной инфраструктуры и системы ОрВД; разработку и создание летательных аппаратов, двигателей, радиоэлектронного и другого бортового оборудования.

— **Как Вы оцениваете перспективы нового проекта СибНИА — самолёта ТВС-2ДТС? Считаете ли Вы его полноценной заменой Ан-2 или он должен сосуществовать с ним?**

— Прежде всего, стоит отдать должное руководству и специалистам ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» за их активную позицию в отношении развития малой авиации в нашей стране. Наиболее сложной и нерешенной на данный момент задачей является четкое разделение государственных сертификационных функций и компетенций и работ по созданию летательных аппаратов и других авиационных технологий. Если первая функция фактически является естественно-монопольной, и основная задача государства и профессионального сообщества состоит в оптимизации затрат и сроков выполнения данных работ для их заказчиков (которыми могут быть как государственные, так и частные заинтересованные организации и коллективы), то вторая функция, по нашему мнению, должна быть максимально конку-

модействия с профильными федеральными органами исполнительной власти, прежде всего, с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, Министерством транспорта и другими госорганами и организациями, осуществляющими поддержку научно-технической и инновационной деятельности.

Ведется разработка актуализированной редакции Стратегической программы исследований и разработок Технологической платформы. Решение данного вопроса необходимо для того, чтобы вывести проектную работу Платформы на качественно новый, системный уровень. В новую редакцию нашей Стратегической программы планируется включить как перспективные направления разработки (создания, развития, модернизации, модификации) летательных аппаратов и других видов авиационной техники, так и проекты (работы), обеспечивающие их эффективную реализацию.

В заключение хочу поблагодарить редакцию газеты за предоставленную возможность изложить нашу позицию по существу волнующих многих экспертов и специалистов, а также других участников отрасли вопросов о развитии малой авиации в нашей стране.

Алексей КИМ,
Председатель
Правления Ассоциации
«Технологическая платформа
«Авиационная мобильность
и авиационные технологии»,

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Российской компанией «Микран» создан первый ударный беспилотник-перехватчик «Карнивора»

«Это ударник малого класса, который может стартовать с неподготовленных площадок и барражировать 10-15 часов. По словам разработчиков, БЛА может применять сеткометы для перехвата квадрокоптеров, несколько типов кассет под осколочные и фугасные боеприпасы, разведывательное оборудование. В настоящее время опытный образец проходит летные испытания. Размах крыла дрона - 5 м, максимальный взлетный вес — 40 кг, скорость полета - до 150 км/ч. Аппарат способен работать в условиях радиоэлектронного подавления при полной потере спутниковых навигационных сигналов, имеет большой грузовой отсек (35 л) и «сдвигающееся крыло для выравнивания центровки».

Американские ВМС испытают перспективные грузовые беспилотники для доставки на море

ВМС США объявили о намерении провести в 2019 году масштабные испытания грузовых беспилотных летательных аппаратов, которые должны будут доставлять различные грузы на корабли в море. Испытания будут проводиться в марте 2019 года у побережья морской базы «Патакент-Ривер» в Мэриленде. Принять участие в проверках смогут разработчики БЛА с вертикальными взлетом и посадкой. Корабли, находящиеся относительно недалеко от побережья, могут требовать поставки провизии, медикаментов или боеприпасов. В последнем случае военным могут пригодиться небольшие дроны, способные садиться даже на палубу кораблей, не подготовленных к принятию ЛА.

Холдинг «Росэлектроника» представил дрон для видеомониторинга линий электропередач

Коптер, представленный в рамках Международного форума «Электрические сети», оснащен камерой, тепловизором и может действовать в полностью автоматическом режиме, самостоятельно собирая и передавая в операторские службы данные о состоянии сетей, сообщает пресс-служба Ростеха. Дрон является частью системы мониторинга воздушных ЛЭП, которая также включает многофункциональные зарядные станции и программное обеспечение для автоматической обработки собранной видеoinформации. При аварийно-восстановительных работах БПЛА сокращает время поиска повреждений и определения причин неисправностей.

Airbus открывает стартовую площадку для первого в мире высотного беспилотника

Компания Airbus Defence and Space сообщила об открытии в городе Уиндем (Западная Австралия) первой авиационной базы для высотного беспилотника Zephyr, которая будет использоваться в качестве стартовой площадки. Неограниченное воздушное пространство и благоприятные погодные условия сыграли ключевую роль в выборе места для строительства площадки. Zephyr — стратосферный БПЛА с питанием от солнечных батарей. Он может совершать полеты на высоте около 21 км, недоступной для регулярного воздушного сообщения, над облаками и воздушными потоками. Zephyr позволяет дополнить работу спутников для обеспечения стабильной связи на местах.

Новобранцы российской военной базы в Армении осваивают новые образцы БЛА в горных условиях

Одиночная подготовка и сглаживание расчетов проводится на высочайшем полигоне Камхуд, сообщает Минобороны России со ссылкой на пресс-службу Южного военного округа. На практических занятиях операторы БПЛА отрабатывают действия по развертыванию комплексов, выполняют запуск с рук и с катапульты. Расчеты БПЛА научатся вести наблюдение за объектами в горно-лесистой местности в интересах разведывательных подразделений для обеспечения занятий по боевой подготовке подразделений военной базы в дневное и ночное время суток, а также по наведению авиации по наземным целям условного противника.

Малогобаритный многоцелевой беспилотник успешно совершил первый полет в Китае

Малогобаритный БЛА с продолжительностью полета более 24 часов на одном заряде успешно совершил первый полет, заявила Корпорация аэрокосмической науки и промышленности (CASIC), сообщает «Синьхуа». Многоцелевой БЛА модели HW-350 разработан компанией авиационного оборудования HWMG General Aviation Equipment. Его разработка нацелена на удовлетворение потребности создания экспериментальной системы экстренного реагирования на ЧП. Он может проводить мониторинг окружающей среды с помощью радарного датчика. Общая система HW-350 состоит из квадрокоптера, командно-контрольного автомобиля и модуля наземного обеспечения.

«Калашников» представил на форуме «Арктика» беспилотную авиационную систему ZALA Arctic

В рамках VIII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее», генеральный директор Концерна «Калашников» Владимир Дмитриев рассказал о возможностях нового беспилотного комплекса, адаптированного к работе в условиях арктических широт. По его словам, с помощью ZALA Arctic при значительных минусовых температурах, можно безопасно проводить многочисленные разведывательные операции и регулярный мониторинг ледовой обстановки. Возможности ZALA Arctic помогают планировать работы по добыче нефти и газа, где необходимы точные прогнозы погоды и ледовой обстановки. Для операторов предусмотрен всесезонный жилой модуль.

В ЮВО завершили подготовку беспилотной авиации к эксплуатации в зимних условиях

Расчеты БПЛА российской военной базы в Армении выполнили более 50 различных работ по сезонному обслуживанию авиационной техники и катапульт для запуска дронов. Также представителями заводов изготовителей БПЛА были проведены работы по сервисному гарантированному обслуживанию летательных аппаратов, состоящих на вооружении в соединении: специалисты провели операции по плановой замене необходимых комплектующих деталей и расходных материалов. Все комплексы беспилотной авиации ЮВО в Закавказье готовы к работе в зимних «экстремальных» условиях высокогорья в соответствии со своими техническими характеристиками.

АЭРОПОРТ 2018

Госдума РФ приняла законопроект о порядке обложения аэропортовых услуг НДС по ставке 0

С целью обеспечения равных экономических условий иностранным эксплуатантов с российскими эксплуатантами базовые услуги для них по взлету-посадке, стоянке воздушного судна, заправке топливом и другие услуги, оказываемые аэропортами при международных перевозках, законопроектом предлагается облагать НДС по ставке 0 процентов. От обложения НДС освобождаются также медицинские услуги, оказываемые иностранными юрлицами и иностранными ИП, являющимися участниками проекта международного медицинского кластера. Льгота будет предоставлена при наличии разрешительной документации, выданной иностранным государством — членом ОЭСР.

Общероссийское объединение пассажиров поддержало возвращение курилок в аэропорты

Объединение предлагает оборудовать курительные комнаты в «чистых» зонах аэропортов. Об этом говорится в письме организации на имя председателя комитета Госдумы по охране здоровья Дмитрия Морозова. Организация негативно относится к процессу курения и рекламе сигарет, но подчеркивает, что необходимо учитывать интересы широкого круга пассажиров, не нарушая при этом права остальных. По мнению организации, создание комнат для курения в аэропортах не будет нарушать права некурящих пассажиров. Однако, добавляется в письме, курилки не следует располагать в непосредственной близости от зала ожидания и детских комнат.

Расширена международная «стерильная» зона Терминала D в международном АП «Шереметьево»

В международном аэропорту «Шереметьево» проведена перепланировка «стерильной» зоны вылетов в Терминале D: общая площадь залов ожидания международных воздушных линий (МВЛ) увеличилась более чем на 29 процентов и составила около 17000 м². Количество телетрапов для комфортной посадки на международные рейсы увеличилось с 12 до 16. «Стерильная» зона ожидания международных вылетов расширена за счет сокращения площади зала ожидания внутренних линий. В настоящее время Терминал D обслуживает более 50 ежедневных рейсов по 35 внутренним и более 130 ежедневных рейсов по 69 международным направлениям.

Партнеры «Домодедово» заказали пассажирам 3 тонны мандаринов и 10000 бутылок шампанского

«К новогоднему столу на борту самолета, как правило, подают традиционные праздничные блюда и угощения. На рейсах в Японию пассажиры ждут блюда и закуски из морепродуктов и овощей. В Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ) популярны блюда восточной кухни, крупы и специи. Пассажиры авиаперевозчика Таиланда могут рассчитывать на морепродукты, специи и макаронные изделия. В меню авиакомпаний РФ и ближнего зарубежья также преобладает традиционная кухня», — рассказал шеф-повар аэропорта «Домодедово» Джей Миллер. Российские компании, в частности, заказывают для своих пассажиров салат «Оливье», мандарины и шампанское.

Николай Патрушев: Строительство аэропорта в Петрозаводске необоснованно затягивается

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев поручил правительству Карелии держать под особым контролем строительство нового аэропорта в Петрозаводске. «Необоснованно затнулось строительство нового аэровокзального комплекса аэропорта Петрозаводска. Объект в этом году включен в федеральную целевую программу «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года» и к маю 2020 он должен быть построен», — сказал Патрушев на заседании Государственной комиссии по подготовке к празднованию 100-летия республики Карелия в Петрозаводске. В настоящее время проектная документация проходит дополнительную экспертизу.

Архангельская область вложит 3 млрд рублей в реконструкцию двух аэропортов до 2030 года

«Инвестиции в реконструкцию двух аэропортов региона — «Соловки» и «Талаги» составят 2,9 млрд рублей. Работы запланированы в рамках концепции развития региональных авиаперевозок Архангельской области до 2030 года», — рассказал заместитель министра транспорта Архангельской области Олег Мишуков на VIII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее». В разработку проектно-сметной документации по реконструкции аэропортового комплекса «Соловки» власти планируют вложить 2,9 млрд рублей, в реконструкцию авиаузла международного аэропорта Архангельск «Талаги» — 181,5 млн рублей, сказал Мишуков.

Аэропорт «Бельбек» будет рассчитан на рейсы бизнес-авиации и прием 20 пассажиров в час

Проект здания пассажирского терминала аэропорта «Бельбек» (Севастополь) планируется разработать в течение 2019 года. Как сообщили в пресс-службе международного аэропорта Симферополь, терминал будет рассчитан на работу с малыми рейсами деловой авиации и обслуживать до 20 пассажиров в час. Рейсы государственной авиации при необходимости также могут воспользоваться гражданским терминалом аэропорта «Бельбек». Разработка проекта должна завершиться в 2019 году. До конца года должна завершиться его модернизация, в том числе строительство второй ВПП. В случае необходимости там смогут базироваться стратегические ракетноосы.

На базе международного аэропорта Воронеж открылся новый авиационный учебный центр

Слушателям предстоит пройти 16 академических часов лекционных и практических занятий, а также итоговую аттестацию по курсу: «Противообледенительная защита ВС на земле». Специальные знания необходимы всем сотрудникам, участвующим в процессе подготовки ВС к вылетам. Это операторы деайсеров, специалисты, отвечающие за качество обработки и выпуск самолётов, а также водители спецтранспорта. Одно из главных преимуществ воронежского АУЦ, влияющее на качество обучения, — его расположение на территории аэропорта, что даёт возможность слушателям закрепить полученные знания на практике под руководством опытных наставников.

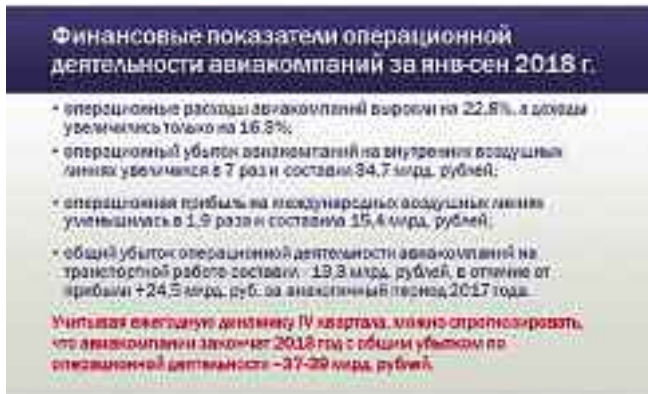
От стратегии развития — Президент АЭВТ Владимир Тасун назвал итоги 2018 года

Доклад о результатах деятельности гражданской авиации Российской Федерации и проблемах развития отрасли был представлен на собрании Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Предварительные итоги года, новые вызовы, возможные пути решения проблем, а также прогноз развития авиационной отрасли представляем вашему вниманию с некоторыми сокращениями авторской версии.

В текущем году отрасль сумела восстановиться после спада воздушных перевозок в 2015–2016 гг. Результаты деятельности за 10 месяцев 2018 года свидетельствуют о поступательном развитии отрасли: строятся новые аэропорты и другие объекты наземной инфраструктуры и реконструируются старые. Флот авиакомпаний пополняют суда как иностранного, так и отечественного производства. Отрасль внесла существенный вклад в проведение Чемпионата мира по футболу.



Оптимистичный прогноз экспертов АЭВТ на ближайшие пять лет – среднегодовой темп роста пассажирских перевозок 6-8 процентов. Консервативный прогноз предполагает 4-5 процентов роста. При негативном развитии событий рынок будет стагнировать или может наступить рецессия. Отдельные признаки негативного сценария мы уже начинаем отмечать.



Учитывая ежегодную статистику IV квартала, можно спрогнозировать, что авиакомпании закончат 2018 год с общим убытком по операционной деятельности 37–39 млрд. рублей.



Главным фактором ухудшения финансово-экономического состояния авиакомпаний стал резкий рост стоимости топлива в 2017–2018 гг.



При этом не может не удивлять позиция ФАС России при оценке роста цен на авиационное топливо. Создается впечатление, что ответственные чиновники ФАС России пребывают в параллельном мире.

**Взгляд из параллельного мира**

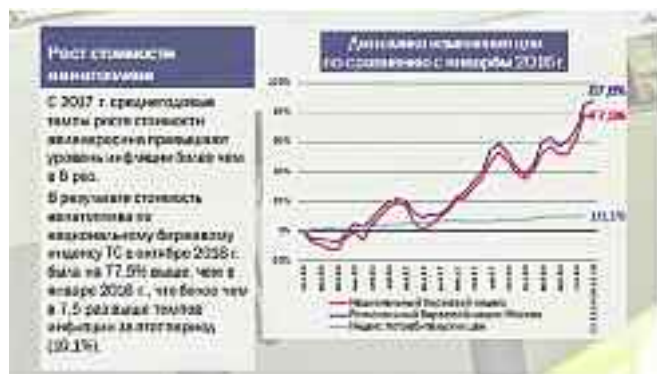
Позиция ФАС России заключается в следующем. По данным отраслевой государственной статистики в структуре расходов авиакомпаний сокращается доля затрат на топливо. Снижение расходов произошло за счет того, что топливо поставляется напрямую с нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ), либо с альтернативных топливозаправочных комплексов (ТЗК). В России созданы условия для обеспечения устойчивой ситуации на рынках авиатоплива и авиатопливообеспечения. Среднегодовые цены на авиационное топливо за последние три года менялись темпами, близкими к темпам инфляции, в отдельные периоды опережая ее, в отдельные — отставая.



Представляя в Правительство России графики динамики изменения национальных индексов цен на авиационный керосин за 2016–2018 гг., сотрудники ФАС России попросту отрицают даже то, что представлено на этих графиках.

Позиция АЭВТ

Анализ экспертов АЭВТ показал, что с ноября 2015 года по ноябрь нынешнего средневзвешенная цена авиационного керосина росла темпами более чем в три раза превышающими инфляцию.



К стратегии выживания

«неутешительными» и предложил свои «рецепты роста»

С 2017 года среднегодовые темпы роста стоимости авиакеросина превышают уровень инфляции более чем в восемь (!) раз. В результате его стоимость по национальному биржевому индексу ТС в октябре 2018 года была на 77,5 процентов выше, чем в январе 2016 года, что более чем в 7,5 раз выше темпов инфляции за этот период (10,1 процента).



За девять месяцев 2018 года общие затраты авиакомпаний на топливо выросли на 43 процента или на 87 млрд. рублей до 288 млрд. рублей. При этом потребление авиатоплива выросло только на 9 процентов до 7 миллионов тонн. В результате только из-за роста цен на топливо авиакомпании понесли дополнительные затраты в размере 68 млрд. рублей, и лишь 19 млрд. рублей — за счет увеличения потребления.



По прогнозу АЭВТ за год дополнительные расходы авиакомпаний за счет роста цен на топливо могут достичь 75-80 млрд. рублей. Не вселяет оптимизма и тот факт, что при рассмотрении Правительством механизмов сдерживания роста цен на нефтепродукты авиакеросин в их списке не числится.

Предложения АЭВТ

В ноябре 2018 года АЭВТ направила в Правительство РФ письмо с изложением анализа ситуации с резким ростом цен на топливо, их негативного влияния на финансово-экономическое состояние авиаперевозчиков. Вот его некоторые тезисы:

- поддержать предложение Минтранса России о выделении авиакомпаниям 22,5 миллиардов рублей в качестве единовременной компенсации резкого увеличения стоимости авиатоплива в 2018 году;
- эффективной поддержкой отрасли может стать не только единовременная компенсация, но и системная дополнительная мера: возмещение авиакомпаниям суммы налогового вычета (пункт 21 статьи 200 Налогового кодекса РФ) с 2,08 до 3,5 коэффициента суммы акциза, начисленной при получении авиационного керосина. Эта мера приведёт к увеличению суммы возмещения акциза сверх начисленного с 3 024 до 7 000 рублей за тонну топлива.

Остается надеяться, что поручение зампреда Правительства РФ, данное ряду министерств и служб о подготовке материалов для доклада, будет выполнено, и предложения АЭВТ будут отражены в соответствующем правовом акте Правительства РФ.



Падение рентабельности негативно отражается на уровне долговой нагрузки в отрасли в целом, что ухудшает кредитоспособность российских авиаперевозчиков. Текущее финансово-экономическое состояние авиакомпаний можно охарактеризовать как «затишье перед бурей». Большинство авиакомпаний перешли от стратегии развития к стратегии выживания.

Государственное регулирование, надзор и контроль

Проблемы в нормативно-правовом регулировании деятельности на воздушном транспорте годами не находят своего разрешения. Мало что изменилось и за прошедший год. К нерешенным проблемам добавились новые.

● Концессионные соглашения в отношении аэродромной инфраструктуры аэропортов

Введение инвестиционной надбавки в среднесрочной и долгосрочной перспективе приведет к повышению стоимости перевозки для конечного потребителя услуг. На примере аэропорта Шереметьево: после заключения концессионного соглашения включение инвестиционной составляющей в сбор за взлет–посадку приведет к его увеличению в два раза.

Предлагаемый подход к финансированию развития и реконструкции объектов концессионного соглашения перекладывает на авиаперевозчиков основную массу обязательств и рисков концессионера.

● Перевод воздушных судов в Государственный реестр гражданских ВС Российской Федерации

В этом году Минтранс РФ активизировал работу по переводу эксплуатируемых российскими авиакомпаниями воздушных судов в российский реестр. Противоречия между авиакомпаниями и регуляторами заключаются в следующем:

- органы исполнительной власти стремятся приблизить срок перевода ВС любой ценой;
- авиакомпании настаивают на необходимости в первую очередь внести изменения в нормативную правовую базу по продлению летной годности ВС, в налоговое законодательство, в Гражданский кодекс и только после этого требовать от владельцев ВС обязательную регистрацию ВС в отечественном реестре.

Справедливости ради отметим, что совместную с Минтрансом России работу удалось перевести в конструктивное русло. Создана соответствующая рабочая группа. Есть надежда, что мнение авиакомпании ляжет в основу нормативно-правовых актов по данному вопросу.

● Проект постановления Правительства РФ «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок»

АЭВТ видится логичным установление срока реализации данных требований не на конкретную дату, а на временной отрезок, начинающийся с момента ввода на рынок полноценного решения, позволяющего осуществлять продажу как внутренних, так и внешних перевозок.

В данный момент на рынке РФ отсутствует готовое решение, способное справиться с тем массивом задач, которые появятся после реализации проекта. Есть сомнения в том, что к началу 2020 года такой продукт будет создан. Логичным было бы возложить обязанности по исполнению норм и требований не только на авиакомпании, но и на зарубежных поставщиков услуг. А именно: для осуществления деятельности на территории РФ обязать их перенести на территорию РФ серверы и базы данных, обрабатывающие информацию о перелетах внутри страны, поставить условием регистрацию юридического лица в РФ в статусе ее резидента и так далее.

● Внесение изменений в постановление Правительства РФ от 22.07.2009 №599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»

По обращению АЭВТ в администрацию Президента РФ 14 мая 2018 Минтранс России провел совещание по вопросу «Проблемы нормативного правового регулирования, касающиеся порядка доступа к инфраструктуре аэропортов для операторов по наземному обслуживанию, авиаперевозчиков и их подрядчиков, а также установления условий их работы в аэропортах». Разработанный проект изменений направлен в ФАС России.

● Обеспечение авиационной (транспортной) безопасности

В этом году Правительство РФ утвердило требования по обеспечению транспортной безопасности на воздушном транспорте. Авиакомпаниям предписано установить на ВС дополнительные технические средства (видеонаблюдение). При этом нет перечня такого оборудования, сертифицированного установленным в гражданской авиации порядке и одобренного производителями ВС. Отсутствует техническая документация по его установке и эксплуатации.

Требование есть, а механизма его исполнения нет. Финансовые затраты авиакомпаний по его выполнению в расчет не принимаются. В Минтрансе России созданы две рабочие группы. Одна отвечает за гармонизацию требований транспортной и авиационной безопасности. Вторая — за гармонизацию сертификационных требований.



Воздушный транспорт России подошел к рубежу, когда для дальнейшего его развития необходимо предпринимать неотложные и действенные меры.

Президент России поставил перед гражданской авиацией амбициозные цели по развитию наземной инфраструктуры и региональных авиаперевозок.

Для их достижения необходимы общие усилия, как авиационного бизнес-сообщества, так и органов исполнительной власти. Простого диалога и обмена мнениями между ними уже явно недостаточно.

Отрасли необходимы новые точки роста. И появляться они должны, не дожидаясь указаний «сверху», а исходя из создания благоприятных условий ведения бизнеса для всех предприятий отрасли.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

Ученый ЦИАМ будет представлять Россию в Комитете ICAO по охране окружающей среды

Официальным представителем Российской Федерации в Комитете по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) Международной организации гражданской авиации (ICAO) назначен специалист Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова Артур Мирзоян. Он будет участвовать в выработке согласованных решений стран-членов CAEP по экологическим проблемам влияния авиации на окружающую среду, включая шум самолетов, эмиссию вредных веществ и эмиссию CO2, применение альтернативных топлив и другим вопросам, а также координировать деятельность российских экспертов в соответствующих рабочих группах CAEP.

АО «КрасАвиа» и СибГУ имени М.Ф. Решетнева объединили усилия по подготовке кадров для ГА

Необходимость омоложения кадрового состава компании, назрела давно. На территории Сибири и Дальнего Востока нет вузов, выпускающих специалистов, адаптированных к реальной работе в авиационной сфере, обученных справляться с задачами в условиях северных территорий. «Студентов после университета или училища приходится буквально переучивать, поскольку учебные программы, одобренные Росавиацией и Министерством образования, не совпадают», — рассказал генеральный директор АО «КрасАвиа» Андрей Егоров. — Мы предлагаем не просто предоставить практику для студентов, а совместное создание и корректировку образовательных программ».

В Технопарке ЦАГИ наградили победителей конкурса инновационных проектов для отрасли

Призовые места взяли проекты «Создание отечественного оборудования и технологий финишной прецизионной обработки деталей аэрокосмической техники», «Создание радиопрозрачных обтекателей аэронавигационной аппаратуры из полимерных композиционных материалов для гражданской и военной авиации» и «Система нейтрального газа самолета». Победителям вручили денежные премии в размере 100, 75 и 50 тысяч рублей соответственно. Всего на конкурс было представлено 49 инновационных проектов. Заявки подали 38 организаций из 15 регионов России. Наиболее активное участие в конкурсе приняли университеты и производственные компании.

В Польше состоялось заседание Совета директоров ЗАО «Хамилтон Стандарт-Наука»

В г. Вроцлаве состоялось заседание Совета директоров ЗАО «Хамилтон Стандарт-Наука» — совместного предприятия ПАО НПО «Наука» и UTC Aerospace Systems (подразделение корпорации United Technologies). Ключевым вопросом стало утверждение бизнес-плана на 2019 год. На заседании также прошло обсуждение ключевых проектов текущего года: введена в эксплуатацию II очередь предприятия в г. Кимры (Тверская область); подписан первый специвестконтракт в авиационной отрасли с Минпромторгом РФ; пройден ресертификационный аудит по стандарту AS9100; получено одобрение Минпромторга на нулевую ставку пошлины для нескольких групп покупных деталей.

Первокурсник МАИ получил именной сертификат на «усиленную» стажировку в корпорации Ростех

Юный авиаконструктор, который в прошлом году рассказал Президенту России о своих разработках в сфере двигателестроения, сможет работать над реальными проектами на предприятиях ОДК. «Парень с детства «болеет» авиацией: увлекался авиамоделированием, после школы поступил в МАИ. Именно в таких специалистах, энергичных, увлеченных, готовых учиться и трудиться, нуждается промышленность. Ростех готов взять его на усиленную стажировку под руководством опытных наставников, включить в состав одной из проектных групп (по его выбору) и в дальнейшем предложить ему варианты трудоустройства», — заявил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Ценность международного проекта AGILE – прямой диалог и коллективное проектирование

Специалисты ЦИАМ приняли участие в отчетном заседании рабочей группы международного проекта AGILE в г. Гамбурге, Германия. Проект нацелен на создание распределенной среды коллективного проектирования и многодисциплинарной оптимизации самолета и его силовой установки. Он стартовал в 2015 году в рамках 8-й рамочной программы Евросоюза по развитию научных технологий «Горизонт 2020». В каждой стране проектировалась своя составляющая летательного аппарата: Италия отвечала за бортовые системы, Германия – за планер, Россия – за gondolu и двигатель. ЦИАМ проектировал двигатели для всех шести рассмотренных в проекте схем.

В ЦАГИ прошли визуализационные испытания транспортного самолета интегральной схемы

Эксперименты проходили в аэродинамической трубе малых скоростей ЦАГИ. Ученые исследовали физическую картину обтекания поверхностей объекта. Используя результаты визуализационных и весовых испытаний, ученые смогут найти решения для улучшения аэродинамических характеристик самолета путем отработки общей и местной аэродинамики. Тяжелый транспортный самолет интегральной схемы предназначен для межконтинентальной транспортировки (до 6 тыс. км) большого объема грузов (до 500 т), в том числе в стандартных контейнерах. Они будут размещаться в отсеках внутри крыла, а загружаться – через откидные люки передних секций (носов) центральной части воздушного судна.

Новый композит ученых ДВФУ и РАН выдержал разогрев сверхзвуковым потоком воздуха

Ученые Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) и Российской академии наук (РАН) создали новый высокопрочный керамический материал. Эксперименты показали, что он способен выдерживать продолжительное воздействие сверхзвукового потока воздуха при температуре выше 2600°С. С такими характеристиками разработка может найти применение в авиационной промышленности - использоваться в носовых обтекателях и крыльях новейших самолетов. Исследование принесло авторам победу в конкурсе на лучшую научную статью 2018 года. Прочность керамического композита была испытана на высокочастотном индукционном плазмотроне.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Росавиация рекомендует группе Utair пересмотреть подход к безопасности полетов
Группе Utair, куда входят одноименная авиакомпания и «Utair — Вертолетные услуги», надо пересмотреть подход к безопасности полетов, заявил руководитель Росавиации Александр Нерадько.
«Все авиационные происшествия (недавно произошедшие в Utair — ред.) лежат в плоскости человеческого фактора. Это говорит о том, что авиакомпании надо серьезно пересмотреть подходы к системе управления безопасности полетов», — сказал он. Нерадько напомнил, что только в этом году произошли авария с Boeing 737-800 в Сочи, катастрофа вертолета Ми-8, который столкнулся с внешней подвеской другого вертолета, и катастрофа вертолета Ми-26. «Я провел специальную встречу с Андреем Мартиросовым (гендиректор группы Utair — ред.). У него есть предложения по изменению кадрового состава тех лиц, которые занимаются обеспечением безопасности полетов в авиакомпании», - отметил глава Росавиации.

Flydubai не откажется от 737 MAX из-за катастрофы BoeingLion Air в Индонезии
Генеральный директор авиакомпании Flydubai шейх Ахмед бен Саид Аль Мактум заявил, что бюджетный авиаперевозчик не собирается отказываться от новейших самолетов 737 MAX, сообщает The National.
Flydubai получила новый самолет Boeing 737 MAX 8 первой среди авиакомпаний Ближнего Востока и является одним из крупнейших его заказчиков в мире. В течение следующих десяти лет авиапарк Flydubai пополнится почти 300 самолетами этого типа. «Мы всегда знали, что самолет может иметь неполадки, особенно если это недавно запущенная модель. Я уверен, что Boeing с этим справится», — заявил г-н Аль Мактум на выставке МЕБАА в Дубае. После авиакатастрофы компания Boeing выпустила предупреждение для операторов в связи со сбоем в датчике угла атаки. По данным FAA, проблемы с датчиками самолета Boeing 737 Max могут коснуться еще 246 машин по всему миру.

Минтранс не будет усиливать меры безопасности после трагедии в «Шереметьево»
Дополнительные меры безопасности в аэропортах после случая со сбитым самолетом пассажиром на ВПП «Шереметьево» не нужны. Об этом заявил журналистам замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик.
Напомним, тело 25-летнего гражданина Армении было обнаружено в ноябре на взлетно-посадочной полосе столичного аэропорта «Шереметьево» после взлета самолета Boeing 737 авиакомпании «Аэрофлот», который вылетал в Афины. Как стало известно, депортированный из Испании мужчина прибыл в «Шереметьево», после чего должен был улететь в Ереван, но вместо посадки в перронный автобус побежал в сторону ВПП, где его сбил взлетающий самолет. Возбуждено уголовное дело. «По итогам предварительного расследования выяснилось, что, помимо существующих, никаких дополнительных мер безопасности не надо. Просто надо чётче исполнять то, что существует», — сказал Александр Юрчик.

При вырубивании борта на ВПП безопасность полета остается под угрозой
Безопасность полетов при вырубивании самолетов на полосу остается под угрозой, даже несмотря на специально созданные комиссии по работе в этой области, сообщает информационный бюллетень Росавиации.
Специальные надзорные группы по безопасности полетов на взлетно-посадочных полосах были сформированы в российских аэропортах после катастрофы во «Внуково» 2014 года, когда бизнес-джет Falcon с главой корпорации Total Кристофом де Маржери на разбеге врезался в снегоборочную машину. В бюллетене говорится, что комиссией по расследованию этой катастрофы были выявлены факторы опасности, которые должны были быть учтены на других российских аэродромах. Тем не менее, как показывает статистика авиационных инцидентов, не все комиссии смогли учесть дополнительные факторы на аэродромах базирования. До сих пор не разработаны специальные процедуры и для авиадиспетчеров.

Российские эксперты завершили проверку АП курортных городов Египта
Делегация российских экспертов по авиационной безопасности завершила проверку аэропортов в египетских курортных городах Хургада и Шарм-эш-Шейх, сообщили в министерстве туризма АРЕ.
«Эксперты inspectировали все. Начиная от входа пассажиров в терминалы, досмотра багажа, ручной клади и до посадки в самолеты, - рассказал египетский чиновник по связям с общественностью. - Завершив инспекционную проверку, российская делегация улетела в Москву». По итогам проверки будет подготовлен доклад, который передадут в соответствующие инстанции. По имеющейся информации, определенные сложности сталкиваются в обеспечении аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха специалистами по безопасности, которые должны сопровождать российские рейсы. В отличие от Каира, который принимает один рейс из Москвы в день, курорты ежедневно обслуживали десятки рейсов из разных городов России.

Алкорамки для проверки трезвости персонала установит аэропорт «Домодедово»
«Домодедово» установит на входе в контролируемую зону алкорамки — устройства для бесконтактной проверки алкогольного опьянения. Информация об их закупке размещена в системе «СПАРК-Маркетинг».
Стоимость контракта - 3,4 млн рублей, срок исполнения - сентябрь 2019 года. В пресс-службе «Домодедово» пояснили, чтокупаемые алкорамки предназначены для проверки трезвости сотрудников аэропорта и работающих на его территории служб (таможенных, безопасности и прочих). «Без экспресс-теста пройти через турникет будет невозможно», — заверил представитель пресс-службы. Он добавил, что для некоторых сотрудников ежедневный тест на алкоголь является обязательным. Так, все водители аэропорта «Домодедово» проходят медицинский осмотр перед каждой рабочей сменой и после нее. Кроме того, для некоторых категорий должностей в аэропорту введен сменный медосмотр.

В последние годы в России значительно снизился уровень подготовки пилотов пассажирских самолетов, с тревогой отметил председатель комиссии по гражданской авиации общественного совета Ространснадзора Олег Смирнов, комментируя недавний инцидент с самолетом «Уральских авиалиний» на взлетно-посадочной полосе в Уфе.

Напомним, 14 декабря самолет уральской авиакомпании, летевший из Уфы в Нижневартовск, при взлете ударился хвостовой частью фюзеляжа о взлетно-посадочную полосу. Аналогичный случай произошел двумя днями ранее в аэропорту Нерюнгри в Якутии. Воздушное судно вынужденно прекратило взлет после касания хвостом взлетно-посадочной полосы. В настоящее время по обоим инцидентам проводится расследование с привлечением региональной инспекции по безопасности полетов.
«Последний инцидент произошел из-за грубых нарушений всех регламентов по взлету воздушного судна, что говорит об ухудшении уровня подготовки пилотов в региональных авиакомпаниях. Далеко не все авиакомпании соблюдают правила организации летной работы», — отметил Смирнов.
По словам эксперта, повторяемость инцидентов по одним и тем же причинам также демонстрирует, что государственные органы регулирования гражданской авиации принимают недостаточные меры надзора и контроля за авиакомпаниями, чтобы исключить подобные ошибки в будущем.
Ранее свою озабоченность низким уровнем подготовки пилотов в летных училищах гражданской авиации России выразила крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот», предложив Министерству транспорта РФ изменить образовательные стандарты по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов», чтобы привести их в соответствие с современными требованиями. Об этом говорится в письме заместителя генерального директора компании по работе с клиентами Вадима Зингмана, отправленном 31 июля т.г. вновь назначенному Министру транспорта Евгению Дитриху.
В своей новостной колонке «Официальная авиэхроника» мы в свое время сообщили о факте такого послания, но теперь процитируем его подробнее. В письме указывается, что группа «Аэрофлот» столкнулась с дефицитом пилотов, и эта проблема будет только усугубляться. В целом потребность отрасли гражданской авиации в летном составе из числа выпускников учебных заведений оценивается в 900 пилотов. А, согласно прогнозу развития отрасли до 2030 года, ежегодно российским авиакомпаниям необходимо будет нанимать по 1700 пилотов, пишет Зингман. Однако российские вузы выпускают лишь около 750 пилотов в год, что существенно ниже потребностей рынка. Он также напоминает, что в негосударственных учебных заведениях в России подготовка пилотов не производится.
«Помимо недостаточного количества выпускаемых пилотов существуют проблемы с качеством их подготовки, в особенности с соответствием знаний в области прикладных дисциплин реальным потребностям компаний», — пишет Зингман. Есть проблемы и с необходимым налетом часов для работы пилотом, добавляет он. В качестве примера топ-менеджер приводит «Аэрофлот», который в первом полугодии 2018 года выполнил план по приему выпускников летных учебных заведений только на 70 процентов «из-за отсутствия у уже отобранных кандидатов необходимого налета часов».

С «кукурузника» — на Boeing

Почему инциденты в российских аэропортах стали регулярными, как расписание полетов



Один из топ-менеджеров «Аэрофлота» прямо сказал, что «давно пора менять систему подготовки летных кадров и привести ее в соответствие с общемировыми стандартами»: «В российских вузах на подготовку пилота уходит пять лет, при этом их готовят не на современные типы самолетов, а на те, которые давно уже не эксплуатируются. Даются знания, позволяющие разобрать и собрать «кукурузник», разбираться в законах термодинамики, экономики отрасли... Но все эти знания не нужны пилотам современных самолетов. Когда выпускник приходит в авиакомпанию, его приходится переучивать».



Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия» в аэропорту «Нерюнгри»

Рост дефицита пилотов может оказаться «основным фактором, сдерживающим развитие гражданской авиации в среднесрочной перспективе», предупреждает Зингман в письме главе Минтранса. Для того чтобы этого избежать, авиакомпания предлагает кроме изменения стандартов образования еще ряд мер. Одна из инициатив: разрешить обучение пилотов по программе среднего профессионального образования по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов» на базе учебных центров крупных авиакомпаний.
Кроме того, «Аэрофлот» предлагает Минтрансу обратиться в Министерство обороны для организации работы с офицерами запаса летных специальностей, чтобы военные летчики, которые ушли в отставку, могли переобучаться и работать в гражданской авиации.
Еще одно предложение — организовать производство российских учебно-тренировочных самолетов, которые бы соответствовали современным требованиям, говорится в письме. О чем, кстати, не устает твердить и наша газета.
Отметим также, что «Аэрофлот» одним из первых в 2017 году публично признал проблему дефицита пилотов, которые массово начали уходить в азиатские авиакомпании.

Для того, чтобы решить эту проблему, национальный авиаперевозчик ввел дополнительные бонусы и поднял зарплату пилотам. С февраля 2018 года «Аэрофлот» повысил зарплату командирам воздушных судов, которые пилотируют дальнемагистральные самолеты (Boeing 777, Airbus A330), до 650 тысяч рублей. Доходы КВС воздушных судов других типов «незначительно ниже», утверждает компания. В 2018 году «Аэрофлот» даже начал прием бывших военных летчиков. Несмотря на все эти меры, генеральный директор ПАО «Аэрофлот» Виталий Савельев недавно вновь заявил, что вопрос с дефицитом летного состава в авиакомпании остается.
Вместе с тем, нельзя признать абсолютно убедительной и справедливой оценку председателя комиссии по гражданской авиации общественного совета Ространснадзора Олега Смирнова в той ее части, что государственные органы регулирования гражданской авиации принимают недостаточные меры надзора и контроля за авиакомпаниями.
В связи с озабоченностью группы «Аэрофлот» и других авиакомпаний низким уровнем подготовки пилотов в летных училищах гражданской авиации России, высказанной через средства массовой информации и на авиационных конференциях, Межгосударственный авиационный комитет отмечает (заявление находится в открытом доступе на сайте организации), что недостатки в подготовке летного состава неоднократно отменялись комиссиями МАК, проводившими расследования авиационных происшествий и катастроф (Ту-154М RA-85185 22.08.2006 — в Донецкой области; Boeing 737 VP-BKO — в районе аэропорта г. Перми 14.09.2008; Як-42 RA-42434 — в аэропорту г. Ярославль 07.09.2011; Ту-204 RA-64047 — в аэропорту Внуково 29.12.2012; Boeing 737 VQ-BBN — в аэропорту г. Казани 17.11.2013, Ми-8Т RA-24614 — в Республике Тыва 10.10.2014, Ми-8Т RA-22869 — в ЯНАО 21.10.2016, Ан-148 RA-61704 — в Московской области 11.02.2018, Boeing 737 VQ-BJI — в аэропорту Сочи 01.09.2018 и др.).
Указанные недостатки относились как к первоначальной подготовке пилотов, так и к переучиванию на новый тип ВС и периодическим подготовкам и проверкам, в том числе на тренажерах. Комиссиями по расследованию выявлялись серьезные системные проблемы как в законодательном обеспечении деятельности гражданской авиации, так и в работе авиационных администраций всех уровней и командно-летного и инструкторского состава конкретных авиакомпаний.
Серьезные недостатки в организации и проведении процесса обучения (в том числе, летного) неоднократно отмечались комиссиями МАК, проводившими расследования авиационных происшествий,

имевших место в летных училищах (Як-18Т RA-44302 Сасовского летного училища, DA-40NG RA-01726 Ульяновского летного училища, DA 40NG RA-02654 Бугурусланского летного училища). Указанные недостатки были связаны, в том числе, с низкой подготовкой и нехваткой пилотов-инструкторов, а также с уровнем подготовки, организации и проведения учебно-тренировочных полетов.
Комиссиями по расследованию выявлялись серьезные проблемы как в нормативном и методическом обеспечении процесса обучения, так и в недостаточном развитии систем управления безопасностью полетов в летных училищах. Формирование правовой базы для деятельности образовательных организаций гражданской авиации не завершено, многие положения по организации учебно-летного процесса устарели, требования к использованию средств объективного контроля и выполнению программ анализа полетных данных не определены. Многие рекомендации, разработанные по результатам расследований, в должной мере не реализованы.
В рамках своей компетенции МАК постоянно уделяет большое внимание вопросам подготовки авиационных специалистов и предоставляет им возможность ознакомиться с передовым опытом ИКАО, ИАТА и других ведущих региональных и международных организаций, производителей авиационной техники — OAK, Airbus, Boeing и др., а также авиакомпаний и авиационных учебных заведений.
В 2018 году исполняется 17 лет с начала реализации проекта ИКАО-МАК (COSCAP-CIS) «Повышение уровня безопасности полетов и поддержание летной годности», пролонгированного на бессрочной основе и ставшего одним из наиболее успешных и эффективных региональных проектов, получивших высокую оценку ИКАО, ИАТА и авиационных администраций государств-участников Соглашения.
За это время в рамках проекта было проведено около двухсот различных мероприятий (семинары, конференции, курсы и т.д.), в которых приняли участие и обучились более 10000 авиационных специалистов из стран как нашего региона, так и других, в том числе значительная часть из Российской Федерации.
В соответствии с решением 36-ой сессии Межгосударственного Совета по авиации и использованию воздушного пространства, МАК приступил к реализации межгосударственной Программы подготовки авиационного персонала на базе ведущих учебных и тренажерных центров, в которой ведущая роль отводится кооперации государств на основе наиболее эффективного и экономичного использования ресурсов и реализации накопленного лучшего международного опыта и международных программ.

В инновационном центре «Сколково» состоялась конференция Amadeus Partners Event. Впервые такая представительная делегация топ-менеджмента и руководителей стратегических подразделений компании Amadeus прилетела в Москву, чтобы встретиться с лидерами авиационного и туристического бизнеса из 20 стран мира.

Всего свыше 300 делегатов из России, Белоруссии, Армении, Казахстана, Великобритании, Азербайджана, Грузии, Узбекистана, Таджикистана, Киргизии, Латвии, Молдавии, Польши, Франции, Швеции, Германии, Израиля, Испании, Бразилии, Таиланда. Масштаб конференции и место ее проведения подчеркивают ключевое значение российского рынка для компании.

Конференция была посвящена технологическим аспектам индустрии путешествий, обсуждению актуальных инноваций и IT-трендов. В программе — пленарные сессии, дискуссии и специализированные секции с участием ведущих экспертов Amadeus, приглашенных партнеров, тревел-агентств, российских и зарубежных авиакомпаний.

Ранее в этом году компания Amadeus уже представила новую стратегию своего глобального развития: Amadeus Live Travel Space — экосистему, в которой все игроки индустрии туризма могут взаимодействовать в открытом, динамичном и взаимосвязанном пространстве. Ее ключевыми элементами являются Amadeus Travel Platform, уникальная экспертиза и технологические инновации компании.

Конференция стала логичным шагом в реализации Live Travel Space: открытый диалог и создание возможностей для роста отрасли являются неотъемлемой частью этой стратегии.

«Сегодня вместе с вами мы открываем новую страницу нашей истории, — рассказал, глава региона Восточной Европы и генеральный директор Amadeus в России Леонид Мармер. — Присутствие гейткиперов, таких как метапоисковики, OTA и социальные сети, влияет на наши решения о покупках. Авиакомпании хотят быть ближе к клиентам, контролировать продажи и качество сервиса. Агентства находятся в условиях жесткой конкуренции, и нуждаются в доступе к максимальному тревел-контенту. Путешественники трансформируют рынок своими предложениями. Компания Amadeus стремится к тому, чтобы партнерство приносило пользу всем участникам отрасли».

Вниманию участников была представлена презентация Amadeus Travel Platform — технологического ядра экосистемы Live Travel Space. Подключаясь к ней, клиенты компании получают доступ к практически неограниченному спектру

Будущее уже наступило

Amadeus собрал в «Сколково» лидеров авиа- и туристического бизнеса из 20 стран мира

туристического контента, из самых разных источников — GDS Amadeus, NDC, агрегаторы, собственная база поставщика. Доступ к такому объему актуальной и постоянно обновляющейся информации помогает в любой точке мира предоставлять путешественнику комплексное обслуживание по всем видам туристических услуг, гарантируя высочайшее качество сервиса и повышая его лояльность.



«Amadeus создает аналог Netflix в индустрии путешествий с соответствующим, уникальным и персонализированным контентом для туристического сектора. Это Amadeus Travel Platform — технологический фундамент Live Travel Space, экосистемы путешествий будущего», — отметила исполнительный вице-президент по тревел-контенту компании Amadeus Анна Кофод.

Такой подход позволяет Amadeus создавать более персонализированные решения для разных категорий агентов и их клиентов. «Цифровая среда полностью изменится через 10 лет. Наш подход к развитию — это сотрудничество со всеми участниками индустрии путешествий, отвечающее их потребностям в будущем, — подчеркнула Управляющий директор Amadeus Germany GmbH и Старший вице-президент Travel Channels по продажам в Северной, Восточной, Центральной и Южной Европе (NECSE) Моника Видерхольд. — Мы — первопроходцы мира диджитал. Ведь именно Amadeus придумал платформенную модель. Live Travel Space — это платформенная модель следующего поколения, которая облегчает жизнь туристическим компаниям. Секрет состоит в том, чтобы совместить персонализацию, эффективность и простоту использования».

Работа с авиакомпаниями остается одним из ключевых направлений бизнеса Amadeus. Все

больше авиакомпаний делают серьезные инвестиции в NDC, формат будущего, по мнению многих экспертов рынка. «NDC — это технология, и ее появление не ведет к изменению бизнес-модели, — уточнила Анна Кофод. — Только сотрудничая со всеми участниками рынка, мы сможем найти правильную модель для будущего индустрии путешествий». Для стимулирования индустриализации

NDC Amadeus разработал специальную программу NDC-X, которая уже показала первые результаты. «Отрасли придется инвестировать от 1 до 2 миллиардов евро, чтобы запустить NDC. Это займет время, но мы считаем, что за IATA NDC будущее индустрии туризма» — полагает топ-менеджер компании.

«Инновации — это не теория. Это то, что происходит уже сегодня и меняет нашу жизнь в будущем, — пояснила Евангелист Amadeus Innovation Portfolio Джулия Барри. — В основе всех изменений и новой стратегии Life Travel Space лежат технологии и инновации: искусственный интеллект позволяет проанализировать огромное количество статистических данных, машинное обучение — скорректировать прогноз и предугадать ожидания клиентов. Такой симбиоз не только способствует улучшению конверсии, но и повышает лояльность путешественников».

«Машины способны учиться на опыте. Мы делаем инвестиции в исследования искусственного интеллекта внутри компании, а также инвестируем в стартапы и начинаем с ними, чтобы применить эти возможности для индустрии путешествий. Технология — то, что делает путешествие возможным», — убеждена Джулия Барри.

«Являясь центром инноваций, «Сколково» как нельзя лучше воплощает стратегию Amadeus — создавать новое, способствовать технологическому прогрессу,

обеспечивать клиентов лучшими возможностями, — отметил в свою очередь Старший вице-президент по инновациям фонда «Сколково» Кирилл Каем. — Мы были рады выступить партнером встречи Amadeus Partners Event и стать свидетелем открытия цифровой эпохи в туристической отрасли. Всего несколько лет назад нужно было иметь надежные контакты, чтобы найти и купить авиабилет по оптимальной цене. Сегодня мы живем в совершенно другом мире, где не только билет, но и багаж, питание, место в самолете можно выбрать и забронировать нажатием одной кнопки. С удовольствием приглашаем к сотрудничеству туристические компании для совместного инновационного творчества и формирования путешествий завтрашнего дня».

Компания Amadeus благодарит за поддержку отраслевых партнеров мероприятия: страховую компанию ERV, Транспортную Клиринговую Палату (ТКП), Nemo.Travel, авиакомпанию «Уральские авиалинии», туристический холдинг UTS Group, Институт автоматизированных технологий на воздушном транспорте (ИАТБТ), Авиакомпанию S7 и Air Astana.

Путешествия — двигатель прогресса. Amadeus — двигатель индустрии туризма. Инновационные решения Amadeus помогают путешественникам находить именно то, что они хотят, через туристических агентов, поисковые системы, туроператоров, авиакомпании, аэропорты, отели, железные дороги и пункты проката автомобилей.

Более 30 лет Amadeus создает новые технологии в партнерстве с индустрией туризма. Благодаря глубокому пониманию того, как люди предпочитают путешествовать, компания предоставляет им самые сложные, надежные, критически важные системы, которые необходимы сегодня ее клиентам. Команда Amadeus помогает подключить более 1,6 миллиарда человек в год к местным тревел-провайдерам в более чем 190 странах мира.

Это единая компания, в которой работают 16 000 сотрудников в 70 офисах. Они обладают глобальным мышлением и знанием местных рынков там, где их клиенты нуждаются в них. «Наша цель — сформировать будущее туризма. Мы увлечены поиском лучших технологий, для создания лучших путешествий», — говорят в компании.

Amadeus зарегистрирована на Испанской фондовой бирже под тикером «AMS.MC», а также входит в инвестиционный рейтинг IBEX 35.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Суборбитальный американский космолан Unity совершил успешный полет в мезосферу

«После успешного отделения от самолета-носителя Eve на высоте 14 тысяч метров пилоты Дейв Маккей и Майк Масучи запустили ракетный двигатель космического корабля, направив его почти под вертикальным углом в небо со скоростью в 2,47 раза больше скорости звука», — говорится в сообщении компании Virgin Galactic миллиардера Ричарда Брэнсона. После плановых 42 секунд работы ракетного двигателя космолан, пройдя стратосферу, вошел в мезосферу, достигнув высоты в 52059 метров. Для полетов мезосфера представляет собой «мертвую зону» — воздух здесь слишком разрежен, чтобы поддерживать самолеты, и слишком плотен для искусственных спутников.

Embraer заявил об окончательном согласовании условий стратегического партнерства с Boeing

Бразильский авиастроительный концерн Embraer подтвердил согласование условий стратегического партнерства с американской компанией Boeing. Компании создадут совместное предприятие по производству пассажирских самолетов и оказанию сопутствующих услуг. Доля американской корпорации составит 80 процентов, бразильской — 20. Общая стоимость СП оценивается в \$5,26 млрд. Штаб-квартира СП будет находиться в Бразилии, размещение его акций на бирже не планируется. Boeing ожидает, что партнерство начнет приносить прибыль в 2020 году, а к третьему году его существования синергетический эффект составит около \$150 млн экономии расходов в год.

Владелица авиакомпании Vietjet включена в список самых влиятельных женщин мира

Владелица вьетнамской авиакомпании-лоукостера Vietjet Air НгуенТхиФьонгТхао заняла 44-е место в рейтинге 100 самых влиятельных женщин мира, составленном журналом Forbes, сообщает издание VNEexpress. Самая богатая женщина Вьетнама, г-жа Тхао стала единственной представительницей страны в рейтинге. Список включает предпринимателей, политиков, инвесторов, ученых, меценатов и людей, решающих проблемы глобального значения. Состояние ТхиФьонгТхао оценивается в \$2,6 млрд. Она имеет большой опыт ведения бизнеса во Вьетнаме и за рубежом в таких областях как финансы, банковское дело, авиация, недвижимость и розничная торговля.



Авиакомпания Delta Air Lines вводит запрет на перевозку котят и щенков в салоне самолета

Американская авиакомпания Delta Air Lines запретила на перевозку животных в возрасте менее 4 месяцев в салоне на всех рейсах. Кроме того, в салоне нельзя будет провозить любых животных для эмоциональной поддержки на рейсах продолжительностью свыше 8 часов. Это ограничение соответствует рекомендациям Департамента транспорта США. Руководство Delta пошло на такую меру после увеличения числа инцидентов, связанных с животными, на 84 процента в 2017 году. Животные для эмоциональной поддержки широко используются в США людьми, страдающими от различных расстройств психики, включая подверженность паническим атаками или тревожный невроз.

... А в аэропорту столицы Австралии собаки помогают пассажирам справиться с аэрофобией

Благотворительный проект одновременно позволяет снизить нервное напряжение пассажиров перед полетом и тренировать необходимые навыки у собак-поводырей. В аэропорту Сиднея туристы в зоне регистрации на рейс могут познакомиться с собаками-поводырями, погладить их, обнять или поиграть с ними. Эксперты отмечают, что атмосфера в зоне вылета стала значительно спокойнее и приятнее, а пассажиры чувствуют себя более счастливыми и расслабленными. Собаки, находясь в здании аэропорта, учатся правильно себя вести, узнают месторасположение эскалаторов, лифтов, что пригодится в их будущей работе. Подготовка собаки-поводыря занимает два года и стоит \$35 тысяч.

Аэропорт Хельсинки-Вантаа впервые в истории обслужил 20 млн пассажиров с начала этого года

При этом, как рассказала представитель компании Finavia, обслуживающей аэропорты Финляндии, Мари Леппанен, 44 тысячи из них были из России. «Эта историческая веха является кульминацией беспрецедентного роста за последние несколько лет. Текущая программа развития, бюджет которой составляет 1 миллиард евро, помогает аэропорту подготовиться к обслуживанию 30 миллионов пассажиров в год», — отметила Леппанен. Из стран, не входящих в ЕС, наибольшее число пассажиров с начала года было из Норвегии — 49,7 тысячи человек, россияне на втором месте - 44,2 тысячи человек побывали в центральном финском аэропорту с начала года, отметили в Finavia.

Пилот японской JAL сел в тюрьму Лондона на 10 месяцев за пьянство перед вылетом

Британский суд приговорил второго пилота японской авиакомпании Japan Airlines (JAL) к 10 месяцам тюрьмы за пьянство перед вылетом из Лондона в Токио в октябре. Оглашая приговор, судья Филипп Мэтьюз сказал: «Безопасность людей на борту этого продолжительного рейса была поставлена под угрозу вашим опьянением». Пилот Джитсукава Кацутоси полностью признал свою вину. После вынесения приговора Japan Airlines опубликовала заявление, в котором выразила глубокое сожаление в связи с поведением своего пилота. «Мы будем принимать содержательные меры, чтобы не допустить повторения подобного случая», — отмечается в заявлении авиаперевозчика.

В этом году компания Amadeus удостоилась победы сразу в четырех номинациях престижной международной премии World Travel Awards 2018, проходившей в историческом Патио да Гале, в столице Португалии, Лиссабоне.

World Travel Awards — самая престижная награда туристической индустрии, которая в этом году отмечает свой 25-летний юбилей. В голосовании за номинантов World Travel Awards ежегодно принимают участие профессионалы индустрии путешествий, а также потребители туристических услуг по всему миру.

В этом году Amadeus победил в четырех ключевых для компании номинациях:

Amadeus одержал победу в четырех номинациях World Travel Awards 2018

- Ведущая мировая система дистрибуции 2018
 - Ведущий мировой поставщик туристических технологий 2018
 - Ведущий в мировой поставщик решений для управления поездками 2018
 - Ведущее мировое приложение для путешествий 2018
- «Победа в номинации «Ведущая мировая система дистрибуции 2018» является результатом упорной работы всех сотрудников компании — настоящих профессионалов своего дела, а признание Amadeus «Ведущим мировым поставщиком туристических технологий 2018» го-

ворит о том, что наши технологические решения важны и значимы для наших клиентов. Значит, мы находимся на правильном пути в отношении нашего видения, стратегии и отношений с клиентами по всему миру», — прокомментировал результаты голосования Директор по продажам Amadeus в Ирландии и Португалии Клаудио Луис Де Фигейредо Сантос. — В то же время успех приложения CheckMyTrip by Amadeus, названного «Ведущим мировым приложением для путешествий 2018» демонстрирует наше глубокое понимание потребностей путешественников в мире цифровых

технологий и мобильной связи».

Эти награды подчеркивают признательность компании Amadeus формированию будущего индустрии путешествий и эволюции от GDS в Live Travel Space. Сердцем этой новой экосистемы является интеллектуальная платформа Amadeus Travel Platform — основа технологических инвестиций. Она объединяет все типы тревел-контента с использованием новейших стандартов, таких как NDC, и подходит для всех типов бизнес-моделей, позволяя продавцам путешествий предлагать персонализированные и запоминающиеся путешествия.

На прошлой неделе на площадке «Уктус» особой экономической зоны «Титановая долина» состоялось торжественное открытие цеха по локализации самолетов региональной авиации L-410 «Уральского завода гражданской авиации». Об этом сообщила пресс-служба ОЭЗ «Титановая долина».



Наш резидент на Урале

На площадке ОЭЗ «Титановая долина» открыли производство по локализации самолетов L-410



В церемонии разрезания ленты приняли участие: заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров, первый вице-губернатор Свердловской области Алексей Орлов, генеральный директор АО «УЗГА» Вадим Бадеха и генеральный директор ОЭЗ «Титановая долина» Артемий Кызласов.

«Запуск нового подразделения УЗГА фактически дал старт новой площадке особой экономической зоны «Титановая долина», получившей этот статус в августе 2018 года, — напомнил первый вице-губернатор Свердловской области Алексей Орлов — Это новая веха развития промышленности Свердловской области — развития новых компетенций в сфере самолетостроения. Примечательно, что за 2018 год в регионе открылись сразу два якорных предприятия авиастроительной направленности: в сентябре состоялся торжественный запуск завода Ural Boeing Manufacturing в Верхней Салде, сегодня мы запускаем не менее яркий проект».

В новом производственном комплексе УЗГА продолжит выпуск самолетов L-410 (различной модификации), самолетов Diamond DA 42 и вертолетов Bell-407. В 2019 году предприятие выйдет на проектную мощность до 20 самолетов L-410 и 25 самолетов Diamond в год.

Самолеты L-410 будут поставляться региональным авиоперевозчикам, использоваться для нужд МЧС, Центра медицины катастроф и других экстренных служб. Развитие малой и региональной авиации на территории Российской Федерации является одной из важнейших и приоритетных задач государства, в

осуществлении которой участвуют федеральные и региональные органы власти, предприятия и организации в сфере воздушного транспорта.

«Вопрос развития региональной авиации назрел, — подчеркнул актуальность события заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров. — Мы должны обеспечить доступность и мобильность перемещения граждан

«Приходя сюда на работу каждый день, — обратился Олег Бочаров к сотрудникам предприятия, — вы закладываете удивительную историю авиастроения на Урале. Благодаря вам здесь появится авиастроительный кластер. К сожалению, до сих пор в России остаются посёлки и деревни, где люди не могут получить быструю помощь, и рассчитывают, что это проблема решится с восстановлением регио-



нашей большой страны. На Урале развивается авиастроение. Очень важно, что УЗГА локализует только высокотехнологичные работы, фактически создавая здесь самую главную добавленную стоимость. Фактически, Урал становится центром интеграции этого самолета, создавая вокруг себя современные, мобильные, инновационные компании. Мы надеемся, в ближайшее время здесь появится современный авиационный кластер».

нальной авиации. Я рад, что их надежды точно оправданы!»

В ноябре 2018 года Уральский завод гражданской авиации прошёл Экспертный совет ОЭЗ «Титановая долина». К этому времени с компанией подписано трехстороннее соглашение (между компанией, министерством инвестиций и развития Свердловской области и «Титановой долиной»). В ходе церемонии Артемий Кызласов вручил Вадиму Бадехе свидетельство резидента ОЭЗ. На

новом производстве будут работать жители Екатеринбурга, Арамили и Сысерти. Как сообщил гендиректор УЗГА Вадим Бадеха, за последние два года в рамках реализации проекта было создано более 500 рабочих мест — в ближайшие годы планируется создать ещё столько же. Объём инвестиций в производство составил 198,9 млн рублей.

«На сегодняшний день уровень локализации самолета L-410 составляет порядка 35 процентов. К концу 2021 года уровень достигнет 72 процента. До конца текущего года мы отгрузим гражданским заказчикам 5 самолетов L-410, в планах на 2019 год выпуск ещё 18 самолетов», — рассказал генеральный директор УЗГА.

«Обе площадки ОЭЗ — «Салда» и «Уктус» — во многом соответствуют потребностям авиастроительных производств: помимо готовой инженерной инфраструктуры, налоговых и таможенных льгот «Титановая долина» предоставляет возможность кооперации с крупными игроками авиастроительного рынка ВСМПО-АВИСМА, Ural Boeing Manufacturing и УЗГА», — отметил генеральный директор ОЭЗ «Титановая долина» Артемий Кызласов.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

ФСБ пришла с обысками в фирму «НИТА» и в Санкт-Петербургский университет ГА

«В рамках обысков, проведенных в офисе и на производственной территории ООО «Фирма «Новые информационные технологии в авиации», а также в ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский университет гражданской авиации», сотрудниками МВД и ФСБ разыскивались доказательства преступных деяний, совершенных должностными лицами при выполнении договора на поставку в вуз полноразмерного тренажера пассажирского самолета Bombardier CRJ200, выполняемого в рамках федеральной целевой программы», — сообщил информированный источник. Сумма ущерба, по версии следствия, составляет порядка 350 млн рублей. Следствие имеет вопросы к ректорату вуза.

СК «Ингосстрах» выплатила 180 млн рублей в связи с катастрофой вертолета AS 350 B3

Страховой случай произошел в декабре 2017 года. Во время выполнения частного полета вертолета AS 350 B3 в районе населенного пункта Чистый Иркутской области была зафиксирована потеря связи с экипажем, в расчетное время вертолет не прибыл в намеченный пункт. Воздушное судно было обнаружено в Братском водохранилище несколько дней спустя. Данное событие было квалифицировано «Ингосстрахом» как полная гибель ВС, сообщил начальник управления урегулирования убытков компании «Ингосстрах» Алексей Касатиков. В соответствии с условиями договора страхования была произведена выплата страхового возмещения в размере 180 млн рублей по каско.

ФАС оштрафовала Utair за завышение цен на билеты на маршруте из Москвы в Казань

Татарстанское УФАС оштрафовало авиакомпанию Utair на 500 тысяч рублей за предоставление неполных сведений в рамках дела о завышении стоимости билетов. В управлении сделали вывод, что билеты одного класса на один и тот же рейс продавали по разным ценам. С учетом заявления компании о том, что она не фиксирует даты продажи каждого билета, ФАС сочла дифференциацию цен необоснованной. Также в ведомстве решили, что авиакомпания как одна из сторон договора перевозки не могла не собирать эти сведения, иначе не смогла бы вести документооборот. Кроме Utair фигурантами дела стали «Аэрофлот», Nordwind Airlines и S7 Airlines.

Фигурантка дела о хищении 330 млн рублей у Роскосмоса заключила сделку со следствием

Руководитель дирекции правового обеспечения АО «Научно-производственное объединение им. С.А. Лавочкина» Екатерина Аверьянова, обвиняемая по делу о хищении 330 млн рублей у госкорпорации «Роскосмос», заключила сделку со следствием и досудебное соглашение о сотрудничестве, в связи с чем следствие приняло решение об изменении ей меры пресечения на более мягкую. Также фигурантами дела о хищении у Роскосмоса являются председатель адвокатской конторы «Третьяков и партнеры» Игорь Третьяков и экс-гендиректор НПО имени Лавочкина Сергей Лемешевский. Им предъявлено обвинение в совершении мошеннических действий в особо крупном размере.

Экс-глава Ирбейского района получил условный срок за хищение... аэродрома

Канский горсуд Красноярского края вынес приговор бывшему главе Ирбейского района Дмитрию Гушану и его сообщнику, которые обвинялись в незаконном приобретении права на взлетно-посадочную полосу стоимостью почти 21 млн рублей. По данным следствия, глава района и директор компании «Ориентир» незаконно приобрели право на железобетонную взлетно-посадочную полосу бывшего аэропорта «Ирбей» и земельный участок под ним. Ущерб администрации Ирбейского района составил 20,9 млн рублей. В отношении сообщников было возбуждено дело о мошенничестве в особо крупном размере (ч. 4 ст. 159). Ущерб на сумму почти 300 тысяч рублей подсудимые возместили.

В Москве заочно арестовали девять сирийцев за убийство военного летчика Олега Пешкова

«Басманный суд г. Москвы удовлетворил ходатайство следователя о заочном избрании меры пресечения в виде их заключения под стражу», — сообщила пресс-секретарь суда Юнона Царева. Все они объявлены в международный розыск. Олег Пешков был командиром экипажа фронтового бомбардировщика Су-24, сбитого в ноябре 2015 года турецким F-16 в небе над Сирией. Пешков успел катапультироваться, но боевики расстреляли его с земли. Штурмана Константина Мурахтина удалось спасти во время операции российской пехоты при поддержке сирийского спецназа. Погибшему летчику посмертно присвоили звание Героя России.

Дистрибьютор авиазапчастей из США требует с авиакомпании «ЮВТ Аэро» 7,5 млн рублей

Американская компания Start Aviation LLC требует взыскать с «ЮВТ Аэро» 7,5 млн рублей за поставку авиационных запчастей, речь идет о долге и убытках поставщика из США. Дело принял к рассмотрению Арбитражный суд Республики Татарстан. Компания Start Aviation LLC базируется во Флориде и занимается поставкой запасных частей для самолетов Boeing, Airbus, Bombardier. «ЮВТ Аэро» эксплуатирует 8 самолетов Bombardier CRJ200, в компании не стали раскрывать подробности спора. Компания была основана в 2015 году на базе закрывшейся «Ак Барс Аэро». Начиная с прошлого года, самолеты авиакомпании летают международными рейсами.

Интерьер вашего борта — наша забота

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

