

Воздушный ТРАНСПОРТ



Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 51 (44149)
Декабрь 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

Вместо рекламы!

Хотите поздравить
своих клиентов или
партнеров с Новым
Годом и Рождеством?
Мы предоставим вам
эту возможность!

Владимир Путин: «Министру обороны, начальнику Генерального штаба приказываю: приступить к выводу российской группировки войск в пункты их постоянной дислокации. Родина ждёт вас, друзья! В добрый путь! Благодарю вас за службу».

Подробности на с. 12



Прощай оружие

Владимир Путин сам прилетел в Сирию, чтобы вернуть наших «соколов» домой

Платов влетел в копеечку

Но переход в новый аэропорт Ростова-на-Дону не приведет к повышению цен на авиабилеты

Перелеты через ростовский аэропорт Платов будут выгодны для авиакомпаний, несмотря на высокие тарифы воздушной гавани. Переход в новый аэропорт не приведет к повышению цен на билеты, уверен генеральный директор УК «Аэропорты регионов», которая реализовывала проект строительства Платова, Евгений Чудновский.

Ранее сообщалось, что установленный до 2022 года тариф за взлет и посадку в Платове будет в 1,6 раза больше, чем в прежнем аэропорту Ростова-на-Дону, за авиационную безопасность — в 3,2 раза, за предоставление аэровокзального комплекса — в 4,7-5 раз, за обслуживание пассажиров — в 2-3 раза. Он пояснил, что тарифы, которые выше средних по отрасли, обусловлены тем, что аэропорт был построен «в чистом поле с большим объемом инвестиций» — на проект затрачено около 50 млрд рублей.

«Безусловно, все компании смотрят не только на тарифы, они смотрят на экономику собственных рейсов... И мы считаем, что рост тарифов можно компенсировать за счет созданной инфраструктуры. Мы считаем, что с учетом конкуренции и высокой доходности текущих полетов авиакомпаний через Ростов это не приведет к повышению тарифов (для пассажиров — ред.)», — пояснил Чудновский специальному представителю Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергею Иванову.



Евгений Чудновский:
— Природный ландшафт, Сергей Борисович, удачно вписался в инфраструктуру аэропорта

Воздушный транспорт гражданской авиации № 50 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

В. Горбачев,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт» ГА
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

(ПР) — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «ТрастАвиа»

Газета зарегистрирована
в Министерстве РФ по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
ул. Вольная, д. 28, стр. 10
Заказ Тип. № 1917

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Не «МиГом» единым

К созданию гиперзвукового самолёта Россия гораздо ближе грандов мирового авиапрома

Ровно 80 лет назад в Америке Россия была провозглашена великой авиационной державой. Этой похвалы наша страна удостоилась после успешного перелёта из Москвы через Северный Полюс в США экипажа Чкалова на самолёте АНТ-25. Могли ли американцы в 1937 году предположить, что этот статус Советская Россия завоевала всерьёз и надолго?

Итог перелёта воспринимался как торжество гражданской авиации. А 20 лет спустя в небе над США появился самолёт, произведший не меньший фурор, чем его «предок»: как догадались читатели, это был Ту-114. Имея такое воздушное судно, СССР вошёл в число признанных лидеров в области гражданского авиастроения. Но что мы имеем сегодня?

Увы, в российском небе доми-

нирует продукция двух грандов мирового авиапрома — заокеанского Boeing и его извечного конкурента европейского Airbus. Ав области военной авиации? Вот здесь российский авиастроителям есть чем гордиться! Боевые действия в Сирии убедительно доказали превосходство российской школы авиастроения и пилотирования.

И сомневаться в этом не приходится: многие страны своим ко-

шельком проголосовали за этот факт. На поставки именно российских самолетов и вертолетов заключены десятки новых контрактов. Сегодня на вооружении российской армии находится множество самолетов, способных заставить расценить Россию как серьёзного потенциального противника: Ту-95, Ту-22МЗ, Ту-160. Но не только бомбардировщиками сильна отечественная авиация. «МиГи» все-



То, что сегодня гражданская авиация продолжает оставаться в России проблемной в целом областью, видно и по итогам прошедших отраслевых выставок. На авиасалоне МАКС-2017 в павильоне ОАК было представлено множество разработок в виде моделей самолетов, но «живьем» можно было увидеть только региональный SSJ100 и ТВС-2ДТ (инициативная разработка СибНИА) для местных

авиалиний. С вертолетами положение дел намного благополучнее: начал триумфальное шествие «Ансат», в ближайшее время свое место в небе займёт и Ми-38, а Ми-8 продолжает развитие как тип.

Как бы то ни было, развитие воздушного транспорта не замерло. Учёные, конструкторы и инженеры работают над проектами новых перспективных воздушных судов. Какие задачи нужно решить для обес-

«Сервис в российском небе»

«АвиаПорт» представил результаты исследования качества услуг и рейтинг ведущих авиакомпаний

Как мы уже сообщали в предыдущем номере «ВТ», российское отраслевое агентство «АвиаПорт» на XI Международном форуме и выставке «Транспорт России» представило результаты второго исследования сервиса российских и иностранных авиакомпаний и рейтинг «Сервис в российском небе 2017». Включённым в исследование перевозчикам присвоены оценки в «звёздах», отражающие набор и качество услуг, предлагаемых во время полётов внутри России и за рубежом на линиях короткой (до трёх часов), средней (от трёх до семи часов) и большой (свыше семи часов) длительности. Помимо этого, на оценку влияли удобство и функциональность таких удалённых каналов коммуникации авиакомпаний, как сайт и мобильное приложение.

Исследование 2017 года охватило 12 российских и восемь иностранных авиакомпаний полностью сервисной и гибридной бизнес-моделей, выполняющих регулярные полёты на магистральных воз-

душных судах. Помимо этого, эксперты Агентства оценили сервис двух лоукост-перевозчиков, представленных на российском рынке. Масштабы проведённой работы позволяют оценить цифры: за три

месяца исследователями выполнено более 80 полётов продолжительностью от одного до десяти часов, посещено 16 стран, 34 города. Суммарно в полётах эксперты провели более 12 суток, 46



7 декабря самолет «Победы», выполнявший рейс из Санкт-Петербурга в Нальчик, совершил вынужденную посадку в Волгограде. Нет-нет, с самолетом все было в порядке и угрозы теракта, слава Богу, тоже не было. Решение экстренно приземлиться КВС принял... из-за курившего в туалете пассажира. Естественно, все расходы, связанные с вынужденной посадкой в не ожидавшем этот борт аэропорту оплатит куриль-

щик. Счет ему уже выставлен. Да такой, что мало не покажется...

Ровно в тот же день Тосненский городской суд Ленинградской области удовлетворил иск «Победы» к некоему М. А. Халилову. Ответчик закурив в самолёте, следовавшем из Санкт-Петербурга в Махачкалу, из-за чего борт вынужденно сел в московском аэропорту Внуково. Перевозчик, конечно же, потребовал взыскать ущерб от незапланированной посадки с испортившего воз-

дух пассажира. «Размер иска с учетом госпошлины составил 199.655 рублей, и удовлетворен в полном объеме». Решение суда вступит в законную силу, если в течение 10 дней оно не будет обжаловано, и взысканием займется судебные приставы.

Еще в июле «Победа» объявила, что ужесточает борьбу с курением на



гда были ее грозной силой. МиГ-15 носил гордое звание «корейский сюрприз», а МиГ-25 в 1967 году достаточно было только показать в домодедовском небе, чтобы стало очевидно — на всякий ультиматум воздушный флот России сумеет дать достойный ответ. Вот почему в каждом пропеллере (компрессоре, вентиляторе, турбине) дышит спокойствие наших границ.

И это спокойствие надежно обеспечено. В настоящее время Россия разрабатывает перспективный авиационный комплекс дальнего перехвата нового поколения МиГ-41 (ПАК ДП), который будет оснащен ги-

перзвуковыми ракетами «Циркон». Эта техника будет представлять очень серьезную угрозу не только воздушным целям, но и морскому флоту. Авиация и флот — это основа боевой мощи США. Именно на них американское военное руководство сделало упор при развитии своих вооруженных сил. Военные специалисты США на протяжении десятков лет считали, что им никогда уже не придется воевать на суше, так как географическое расположение страны крайне выгодно, благодаря окружению океанами.

Продолжение на с. 5

Связанные крылья

Состояние отечественной авиатранспортной отрасли наглядно продемонстрировала «Транспортная неделя»

Россия — страна, созданная для транспорта хотя бы в силу размеров территории, составляющей шестую часть суши. Но уделяется ли в нашей стране должное внимание его развитию? Сегодня уже впору в этом усомниться. Достаточно сравнить с развитыми странами количество аэропортов в стране и воздушных судов made in Russia. А про количество граждан, которым воздушный транспорт по карману, и говорить неприлично.

печения их конкурентоспособности, хорошо известно. Одна из основных — модернизация производства. Но в авиапроме вновь началась чехарда по дележу и переделу наиболее лакомых активов. А глава крупнейшей государственной корпорации «Ростех», пользуясь

многолетним личным расположением главы государства, продолжает расширение своей империи и вот-вот готов проглотить ОАК!

Отсюда и весьма скромные успехи отрасли по обновлению воздушного флота страны. Это показали и итоги прошедшей с 6 по 8 де-

кабря «Транспортной недели». Сама выставка в целом, как и в предыдущие годы, отличалась разнообразием и масштабом экспозиции, которая насчитывала 138 компаний-участников.

Продолжение на с. 6-7



ночей встречено в гостиницах. Во время исследования съедено с большим и меньшим удовольствием 68 блюд воздушных кухонь на 17 типах самолетов от ERJ 190 до Boeing 747-400.

Методика исследования, претерпевшая по сравнению с 2016 годом незначительные изменения, позволила более качественно оценить набор предлагаемых услуг, при этом был сокращён фактор субъективности восприя-

тия исследователей. В то же время, преемственность в подходах к проведению аудита и выставлению оценок позволила сделать выводы об улучшении качества обслуживания пассажиров на всех этапах путешествия: от получения информации об авиакомпании и бронирования билета на её сайте до успешного завершения полёта в пункте назначения.

Продолжение на с. 8-9

Посадка на перекур

Мастер-класс от «Победы»: Как заработать на борьбе с дурными привычками пассажиров

В совершенствовании своей бизнес-модели менеджмент нашего лоукостера — авиакомпании «Победа» неутомим и невероятно изобретателен: разнообразию ее способов отъема денег у пассажиров позавидовал бы сам Остап Бендер. Ну, кому из авиаперевозчиков придет в голову зарабатывать на такой человеческой слабости, как курение. А «Победа» умудряется стричь купоны и на этом грехе. Естественно, под флагом борьбы за наше с вами здоровье. И неплохо зарабатывает!

дух пассажира. «Размер иска с учетом госпошлины составил 199.655 рублей, и удовлетворен в полном объеме». Решение суда вступит в законную силу, если в течение 10 дней оно не будет обжаловано, и взысканием займется судебные приставы.

Еще в июле «Победа» объявила, что ужесточает борьбу с курением на

борт. Если раньше экипаж по прилету передавал нарушителя полиции в аэропорту назначения, отныне командир корабля должен садиться в ближайшем аэропорту и «сдавать» курильщика там.

Нынешняя кампания по борьбе с курением уступает разве что Горбачёвской антиалкоголь-

ной 1985 года, когда спиртное даже из продажи исчезло. Сигареты перестали продаваться повсеместно, а курение в помещении запрещено вовсе, на улице же этим можно заниматься только в специально отведённых местах.

Продолжение на с. 10



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за январь—октябрь 2016-2017 гг.

	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
			январь-октябрь 2016 г.	январь-октябрь 2017 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот		тыс.пасс.км.	182 486 961,96	221 048 841,18	121,1
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			93 012 830,60	122 990 377,19	132,2
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			80 991 560,75	110 008 143,52	135,8
между Россией и странами СНГ			12 021 269,85	12 982 233,67	108,0
<i>Внутренние перевозки</i>			89 474 131,36	98 058 463,99	109,6
из них:					
местные перевозки			1 043 099,22	1 080 725,06	103,6
Тоннокилометры			тыс.ткм.	21 711 626,92	26 132 700,10
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>		12 978 663,05		16 586 066,72	127,8
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		11 852 853,16		15 366 720,58	129,6
между Россией и странами СНГ		1 125 809,89		1 219 346,14	108,3
<i>Внутренние перевозки</i>		8 732 963,87		9 546 633,38	109,3
из них:					
местные перевозки		105 407,49		107 888,48	102,4
Грузооборот		тыс.ткм.		5 287 800,34	6 238 304,39
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			4 607 508,30	5 516 932,77	119,7
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			4 563 612,69	5 465 987,66	119,8
между Россией и странами СНГ			43 895,60	50 945,11	116,1
<i>Внутренние перевозки</i>			680 292,05	721 371,62	106,0
из них:					
местные перевозки			11 528,56	10 623,22	92,1
Перевозки пассажиров			чел.	75 346 514	89 873 361
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>		27 267 159		36 760 625	134,8
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		22 054 922		31 065 205	140,9
между Россией и странами СНГ		5 212 237		5 695 420	109,3
<i>Внутренние перевозки</i>		48 079 355		53 112 736	110,5
из них:					
местные перевозки		1 573 424		1 617 538	102,8
Перевозки грузов и почты		тонн		778 419,84	921 059,86
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			562 418,94	690 827,15	122,8
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			543 056,71	667 712,25	123,0
между Россией и странами СНГ			19 362,23	23 114,90	119,4
<i>Внутренние перевозки</i>			216 000,90	230 232,71	106,6
из них:					
местные перевозки			17 283,03	14 587,30	84,4
Процент занятости пассажирских кресел			%	81,9	83,8
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>		83,2		85,9	2,7
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		83,3		86,2	2,9
между Россией и странами СНГ		82,5		83,2	0,7
<i>Внутренние перевозки</i>		80,5		81,2	0,7
из них:					
местные перевозки		64,2		64,1	- 0,1
Процент коммерческой загрузки		%		68,0	69,0
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			67,4	69,0	1,6
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			67,3	68,9	1,6
между Россией и странами СНГ			68,4	70,0	1,6
<i>Внутренние перевозки</i>			69,0	69,0	0,0
из них:					
местные перевозки			66,8	65,3	- 1,5

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-октябрь 2016 — 2017 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс. тонн,			Процент коммерческой загрузки %		
		январь-окт. 2016 г.	январь-окт. 2017 г.	% к пр.	январь-окт. 2016 г.	январь-окт. 2017 г.	% к пр.	январь-окт. 2016 г.	январь-окт. 2017 г.	+/- к пр.
1	ЭйрБриджКарго	409 062,88	465 696,35	113,8	4 003 571,66	4 583 208,64	114,5	66,4	70,4	+ 4.0
2	Аэрофлот — российский авиалинии	137 667,09	183 860,68	133,6	639 310,68	854 275,13	133,6	65,2	68,4	+ 3.2
3	Волга-Днепр	23 966,64	31 631,54	132,0	138 812,71	165 685,08	119,4	45,0	40,0	- 5.0
4	Сибирь	28 429,00	28 326,00	99,6	63 187,06	62 778,98	99,4	72,8	72,1	- 0.7
5	Россия	14 539,46	26 661,99	183,4	56 802,26	122 253,86	215,2	68,3	67,9	- 0.4
	Итого по 5 авиакомпаниям	613 665,07	736 176,56	120,0	4 901 684,37	5 788 201,69	118,1	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	78,8	79,9		92,7	92,8				
6	ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	19 584,89	18 884,76	96,4	43 679,82	38 226,50	87,5	56,7	59,1	+ 2.4
7	Абакан Эйр	14 038,41	18 264,72	130,1	13 951,32	19 148,80	137,3	44,2	46,8	+ 2.6
8	Авиастар-ТУ	12 383,23	18 136,56	146,5	37 454,49	55 660,00	148,6	46,2	47,1	+ 0.9
9	Уральские Авиалинии	16 097,48	17 661,22	109,7	45 519,53	48 055,88	105,6	73,3	77,6	+ 4.3
10	Глобус	11 987,00	14 926,00	124,5	37 309,33	47 457,55	127,2	74,9	77,3	+ 2.4
11	ВИМ-АВИА	6 358,49	13 329,79	209,6	27 442,40	58 263,36	212,3	58,4	48,7	- 9.7
12	АТРАН	8 322,62	12 921,11	155,3	9 931,77	21 452,13	216,0	39,4	47,3	+ 7.9
13	АВИАКОН ЦИТОТРАНС	9 705,35	10 340,43	106,5	34 633,86	44 650,21	128,9	56,5	55,7	- 0.8
14	Якутия	8 785,69	8 848,26	100,7	33 028,03	31 682,99	95,9	75,6	76,6	+ 1.0
15	АЛРОСА	8 309,20	7 595,67	91,4	21 395,39	18 569,59	86,8	75,0	69,0	- 6.0
	Итого по 15 авиакомпаниям	729 237,43	877 085,08	120,3	5 206 030,31	6 171 368,70	118,5	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	93,7	95,2		98,5	98,9				
16	Аврора	5 865,54	6 362,71	108,5	11 441,73	12 058,12	105,4	64,0	66,5	+ 2.5
17	ИраЭэро	3 533,56	3 741,94	105,9	3 135,49	3 640,78	116,1	70,5	73,2	+ 2.7
18	НордСтар	4 717,21	3 377,21	71,6	11 447,46	7 702,55	67,3	72,4	78,5	+ 6.1
19	КрасАвиа	2 264,87	3 039,34	134,2	2 843,26	4 196,62	147,6	75,1	75,0	- 0.1
20	Авиационная транспортная компания «Ямал»	2 100,06	2 077,40	98,9	4 029,53	4 040,54	100,3	74,1	73,1	- 1.0
21	Ангара	2 737,27	1 873,76	68,5	1 762,85	1 691,74	96,0	71,2	71,2	+ 0.0
22	Нордэвия-региональные авиалинии	1 837,66	1 863,92	101,4	2 049,42	2 043,66	99,7	73,8	77,0	+ 3.2
23	Победа	287,76	1 834,80	в 6.4 p	413,22	3 684,61	в 8.9 p	75,1	82,1	+ 7.0
24	Северо-Запад	2 162,86	1 528,29	70,7	250,32	157,41	62,9	38,9	39,9	- 4.0
25	Полярные авиалинии	1 449,44	1 291,36	89,1	1 167,58	982,21	84,1	80,6	85,7	+ 5.1
26	Псковавиа	1 381,68	1 277,85	92,5	1 586,80	1 189,52	75,0	54,1	62,2	+ 8.1
27	Икар	2 826,14	1 277,60	45,2	17 151,79	7 735,08	45,1	86,4	91,0	+ 4.6
28	Шар инк Лтд.	2 931,87	1 154,05	39,4	6 015,34	1 860,20	30,9	49,6	51,8	+ 2.2
29	ВИТЯЗЬ-АЭРО	1 413,00	1 115,00	78,9	218,05	134,09	61,5	27,4	22,8	- 4.6
30	Ижавиа	959,50	983,87	102,5	1 019,74	1 094,66	107,3	84,0	82,3	- 1.7
31	Саратовские авиалинии	804,20	975,90	121,4	707,27	935,93	132,3	72,9	74,5	+ 1.6
32	Амур	1 150,30	955,69	83,1	1 728,18	1 019,16	59,0	72,1	70,8	- 1.3
33	АСК МЧС России	687,43	911,06	132,5	1 832,78	1 951,71	106,5	38,7	24,6	- 14.1
34	224 летный отряд	1 483,80	821,10	55,3	3 339,28	2 306,29	69,1	24,1	26,2	+ 2.1
35	Северный Ветер	314,83	802,76	255,0	1 015,24	2 176,34	214,4	90,4	41,7	- 48.7
	Итого по сумме авиакомпаний	770 146,41	914 350,69	118,7	5 279 185,64	6 231 969,92	118,0	-	-	-
	В целом по ГА	778 419,84	921 059,86	118,3	5 287 800,34	6 238 304,39	118,0	68,0	69,0	+ 1.0
	Удельный вес, %	98,9	99,3		99,8	99,9				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин: Авиастроители должны знать, как работает их продукция в боевых условиях

Российские летчики рассказали Президенту РФ на авиабазе Хмеймим в Сирии, как авиастроители посещали ее и как они помогали друг другу. Президент поинтересовался ощущениями летчиков от российской техники: «Не подводила, нормально работает?» «Исправно», — ответили ему. Владимир Путин спросил, были ли на базе представители заводов, на что получил удовлетворительный ответ. Таким же образом ему ответили на вопрос о том, помогают ли летчики авиастроителям. «Это очень важно, чтобы они знали, как реально в боевых условиях себя ведет (техника). Одно дело на учениях и на всяких там домашних мероприятиях, а другое дело — в боевых условиях», отметил Президент.

Совфед просит Росавиацию учесть интересы туроператоров в законодательстве о чартерах

Комитет Совета Федерации по социальной политике попросил Росавиацию учесть предложения туроператоров при доработке законодательства об организации чартерных рейсов. «Просим рассмотреть предложения туроператорского сообщества и учесть эти предложения при доработке нормативно-правовой базы по организации чартерных (заказных) перевозок. Со своей стороны, в случае необходимости внесения изменений в федеральное законодательство по этому вопросу, члены Совета Федерации готовы выступить авторами соответствующих законодательных инициатив», — говорится в тексте обращения, копия которого есть в распоряжении агентства.

В целом Россия готова возобновить прямое авиасообщение с Каиром в ближайшее время

«Россия в целом готова к возобновлению прямого авиасообщения с Египтом, египетская сторона проделала большую работу по обеспечению безопасности в аэропортах этой страны», заявил президент России Владимир Путин в ходе встречи со своим египетским коллегой Абделем Фаттахом ас-Сиси. «После страшной трагедии в небе над Синаем прямое воздушное сообщение между нашими странами было прервано. Но теперь Служба безопасности России доложила мне о том, что в целом мы готовы к открытию прямого авиасообщения между Москвой и Каиром», — сказал глава государства. Тем не менее, работа по определению причин катастрофы продолжается до сих пор.

Аркадий Дворкович и Дмитрий Медведев — против отставки главы Росавиации Александра Нерадько

Минтранс России направил в Правительство представление об отставке главы Росавиации Александра Нерадько. Документ подписал министр транспорта Максим Соколов, получивший в свою очередь представление Генпрокуратуры. Надзорное ведомство считает, что Росавиация формально проводила процедуры сертификационного и лицензионного контроля авиакомпании «ВИМ-Авиа». Однако Александру Нерадько удалось сохранить должность: на письмо министра и Дмитрия Медведева, и вице-премьер Аркадий Дворкович дали отрицательные резолюции. Напомним, в конце ноября в отставку ушел замминистра транспорта России Валерий Окулов.

Дмитрий Rogozin требует ввести персональную ответственность за неудачные запуски и аварии

Вице-премьер написал на своей странице в Facebook, что космическая отрасль должна работать согласованно, чтобы избежать аварий, подобно той, что произошла при запуске спутника «Метеор» с космодрома Восточный. По мнению г-на Rogozina, при организации пуска с нового космодрома нужно было связать стартовый комплекс, ракету-носитель, разгонный блок и полезную нагрузку в единый космический комплекс. «Если не наладить системную работу, не ввести персональную ответственность за конкретные результаты работы, то труд тысяч людей пойдет в никуда и будет с ущербом для репутации отрасли и страны падать в очередную океан», — написал вице-премьер.

Минтранс намерен увеличить для авиакомпаний штрафы за просрочку доставки граждан и грузов

Минтранс России предлагает принять законопроект «О внесении изменений в статью 120 Воздушного кодекса Российской Федерации в части ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза». Это позволит повысить ответственность перевозчиков за задержку вылета воздушного судна. «Предложенные изменения позволяют увеличить штраф, который перевозчик уплачивает за час просрочки доставки пассажира и багажа или багажа, или груза в пункт назначения», — говорится в документе. С учетом повышения общего уровня цен в экономике возникает необходимость внесения изменений в вышеуказанную норму Воздушного кодекса, которая не изменялась с 2000 года.

Правительство намерено выделить средства на реконструкцию дальневосточных аэропортов

Как говорится в решениях по итогам заседания Комиссии по развитию Дальнего Востока, Минтрансу и Минэкономразвития необходимо «при подготовке проекта федерального бюджета на 2019 год и на плановый период 2020-21 годов обеспечить выделение дополнительных средств бюджета на реконструкцию аэропортов на территории Дальневосточного федерального округа. Сообщается также, что Правительство намерено предпринять меры для обеспечения доступности авиаперелетов на Дальний Восток. Например, льготы на билеты могут получить многодетные родители. Среди мер — проработка возможности создания региональной авиакомпании.

Андрей Дутов: Для развития науки и технологий необходимо решить сначала проблемы управления

В своем выступлении в Общественной палате гендиректор НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» отметил, что для эффективного развития науки и технологий в первую очередь должны быть решены проблемы управления. Именно поэтому помимо обсуждаемого проекта нового закона о науке важно помнить о майских указах Президента России 2012 года, в соответствии с которыми, в том числе, должна быть создана современная система управления полным жизненным циклом. «Любой процесс выстраивания науки нужен для того, чтобы в государстве было высокотехнологичное производство, росла прибыль и были рабочие места», — отметил он.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

За 11 месяцев ВС российских авиакомпаний перевезли рекордные 97,56 млн пассажиров

Ранее максимального значения пассажиропогрузки достигли в 2014 году, когда услугами отечественных авиакомпаний за 12 месяцев воспользовались более 93,1 млн человек. По оперативным данным, с января по ноябрь текущего года российские перевозчики обслужили 97,56 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 19,1 процента. Пассажирооборот за 11 месяцев достиг 238,9 млрд пассажиро-километров, рост составил 20,2 процента. Занятость кресел выросла на 1,8 процента, до 83,3 процента. Коммерческая загрузка составила 69 процентов, рост — 1,2 процента. Грузооборот увеличился до 6,9 млрд тонно-километров, рост — 17,1 процента.

Программа лояльности «Уральских авиалиний» стала лауреатом премии «Время инноваций-2017»

По итогам VII ежегодной премии «Время инноваций-2017» авиакомпания «Уральские авиалинии» была признана открытием года в категории транспортные услуги за обновлённую программу лояльности «Крылья». Программа лояльности «Крылья» — уникальная возможность клиентов авиакомпании получать скидку при покупке билетов. За каждый полет на рейсах «Уральских авиалиний» участники программы получают на свой счет бонусы — до 15 процентов от оплаченного тарифа. Теперь не нужно копить «бонусы», использовать скидку можно сразу, как бонусы поступили на счет, частично или полностью оплатить следующий билет», — отметили в авиакомпании.

Росавиация: «ВИМ-Авиа» не может отдать долги по зарплате из-за задолженности перед ФНС

«На сегодняшний день Росавиацией из внебюджетных источников — средств Аэрофлота — сотрудникам «ВИМ-Авиа» выплачена заработная плата в размере четверти млрд рублей. Это зарплата за сентябрь 2017 года в размере 143,3 млн рублей, а также аванс за октябрь 2017 года в размере 106 млн рублей», — говорится в сообщении Росавиации. В то же время, по информации генерального директора «ВИМ-Авиа» Вячеслава Кононенко, на которого ссылается Росавиация, оставшаяся задолженность авиакомпании по зарплате за период с июля по декабрь составляет 443,5 млн рублей. Руководство авиакомпании изыскивает источники финансирования для погашения зарплатных долгов, отмечают в ведомстве.

В этом году количество продаж авиабилетов на непрямые рейсы в Египет выросли на треть

В 2017 году количество продаж авиабилетов на непрямые рейсы из России в Египет выросли на 32 процента по сравнению с 2016 годом, однако их доля не превышает 0,1 процента от всех продаж авиабилетов по международным направлениям. Об этом сообщил генеральный директор сервиса Biletix Александр Сизинцев. «В основном, данная статистика основывается на росте популярности Шарм-эль-Шейха, в то время как остальные египетские курорты продемонстрировали снижение спроса на 2-3 процента. Наиболее популярным египетским направлением в 2017 году стала Хургада (47 процентов от всех продаж в Египет), далее идут Шарм-эль-Шейх (42 процента) и Каир (11 процентов).

АО «Авиасистемы» первые в России получили право на аудит IS-BAH центров бизнес авиации

В Монреале Международным советом деловой авиации (IBAC) принято решение об аккредитации экспертов АО «Авиасистемы» в качестве аудиторов IS-BAH (International Standard for Business Aircraft Handling). Проведение аудитов IS-BAH, способствует внедрению современных стандартов в деятельность компаний, предоставляющих аэропортовые услуги для операторов бизнес авиации FBO/BAHA. Это могут быть как центры бизнес-авиации аэропортов, так и агенты по предоставлению услуг наземного обслуживания ВС бизнес-авиации. На сегодняшний день в мире насчитывается только 44 аккредитованных аудитора IS-BAH, из которых 2 являются экспертами «Авиасистемы».

Авиасообщение с Египтом может оттянуть до 35 процентов турецкого турпотока из России

Об этом заявил генеральный директор компании TUI Россия и СНГ Тарас Демура. Выступая перед журналистами, Демура заявил, что в этом случае Египет летом, безусловно, составит конкуренцию Турции, но это очень зависит от местной ценовой политики. «В Турцию в этом году въехало 4,3 миллиона россиян. Это абсолютный рекорд, столько не ездило никогда, даже в самые лучшие докризисные годы. В этом большую роль сыграли отложенный спрос и ценовая политика. Турецкие отели проголодались и были максимально лояльны с точки зрения ценовой политики. Многие из них воспринимали сниженные цены как некую инвестицию в туриста, чтобы вернуть его», — считает он.

Компания S7 планирует подать жалобу в ФАС из-за чрезмерно высоких цен на авиакеросин

S7 Group планирует подать жалобу в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) из-за чрезмерно высоких цен на авиакеросин. Об этом журналистам сообщила совладелица S7 Group Наталия Филева. По ее мнению, речь может идти о ценовом сговоре. «Мы собираемся подать жалобу в ФАС, — подтвердила она. — На самом деле нефтяников всего три организации. И все они — компании отечественные: «Роснефть», «Газпром нефть» и «Лукойл» — все, больше никого нет. Я считаю, что это сговор, потому что цены просто заградительные. Понятно, почему — они стали меньше поставлять за рубеж, у них упали доходы, но они хотят все равно иметь те же самые доходы и «отбиться» на нас».

Хабаровский край может войти своими активами в уставный капитал АО «Авиакомпания «Аврора»

В настоящее время он разделен между «Аэрофлотом» и Сахалинской областью. Размер доли, которая может перейти краю, пока обсуждается. В качестве оплаты за вхождение в уставный капитал регион может отдать свою базовую авиакомпанию «Хабаровские авиалинии» в управление «Авроре». Также возможно сотрудничество и без вхождения в капитал авиакомпании — тогда «Авроре» будут переданы «Хабаровские авиалинии» в качестве фидерного перевозчика, то есть полеты будут совершаться под коммерческим управлением менеджмента «Авроры», но под брендом хабаровской авиакомпании, которая также будет получать комиссию за кресло-километр.

У рынка — свои ресурсы

Зависит ли рост цен на авиабилеты от «происков» систем бронирования

Этим летом руководитель Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев раскритиковал иностранные системы бронирования на выездном совещании у Президента России в Калининградской области. «Российские авиакомпании импортировали из США и Европы специальные компьютерные системы динамического ценообразования, которые устанавливают тарифы на авиабилеты в зависимости от спроса и т. д. Работа алгоритма этих систем выглядит как результат сговора мировых авиаперевозчиков», — заявил Артемьев.

Руководитель ФАС предложил изучить данную систему и привести ее к экономически обоснованным показателям, чтобы избежать роста цен на билеты.

«Надо точно совершенно разобраться, что там происходит. Я знаю про эти компьютерные системы, которые сами цены устанавливают», — согласился с Артемьевым Владимир Путин. Хотя версия о заговоре международных компаний не поддержал: «Я не могу сказать, что полностью с вами согласен по поводу сговора, но разобраться с этим точно нужно».

Давайте разбираться. Данная тема — цены на авиаперелеты — безусловно, крайне важная и напрямую касается всех. Существующая сегодня динамика в повышении, а не снижении цен на воздушный транспорт в отдельных регионах России вызывает серьезные вопросы, имеющие отношение к экономике и развитию нашей страны в целом.

Основным акцентом при обсуждении этой темы стала позиция инициаторов дискуссии, связывающих рост тарифов на авиаперевозки с некими действиями провайдеров, или манипуляций с ними.

Компания Сирена-Трэвел информирует о запуске в промышленную эксплуатацию нового сервиса «АВИА+», обеспечивающего полномасштабный поиск и отображение актуальных тарифов и оформление перевозок на рейсы авиакомпаний, не являющихся участниками CBVT. Это позволит агентствам расширить авиаконтент и обеспечить более полный пакет предложений и услуг пассажирам.

Данный проект реализован благодаря тесному взаимодействию с Транспортно-Клиринговой Палатой (ТКП), и открывает новый уровень качества продаж авиаперевозок при стандартной процедуре взаиморасчетов.

Новая совместная разработка имеет целый ряд преимуществ и дополнительных возможностей для агентов, позволяет шире использовать каналы продаж, используя максимальное количество вариантов тарификации авиаперевозок, полученных через APC «Сирена-Трэвел» и GDS Galileo и объединенных в едином интерфейсе бронирования. Также использованы инструменты ор-



стеме бронирования, направленных на повышение, в конечном итоге стоимости билета. Не рассматривая отдельные компоненты и технологии, которые можно применить в рабочей среде систем бронирования, была изложена позиция, в которой сформулированы очевидные претензии к Amadeus, как разработчику.

Указывалось, в частности, что именно система позволяет «накручивать» цены на билеты, повышать стоимость услуг и вносить некие корректировки, влияющие на стоимость услуг в целом. Естественно, эта тема стала горячо обсуждаться на различных уровнях, в СМИ, появились мнения экспертов рынка авиаперевозок, комментарии от лица авиакомпаний, провайдеров и технологов в области IT-решений. Одно из таких заявлений, затрагивающих чувствительные для провайдеров и пассажиров нюансы, мы попросили прокомментировать одну из заинтересованных сторон — крупнейшую отечественную компанию, оказывающую комплексные услуги по бронированию и продаже авиабилетов ЗАО «Сирена-Трэвел». И вот что нам удалось узнать.

Первое, что надо отметить, рассматривая технические аспекты этой проблемы, — ни одна из существующих на сегодняшний день систем бронирования — будь то Amadeus, Sabre или отечественная «Сирена» не являются инструментами ценообразования. Это не их «хлеб», тарификация авиаперелета — очень сложный механизм, в ко-

тором учитываются и обрабатываются огромные массы информации, данные запросов, технические и финансовые возможности авиакомпаний и еще множество показателей. Все эти данные находятся на стороне авиаперевозчика, и он, в соответствии со своими бизнес-правилами использует их, указывая эти значения в интерфейсе своего рабочего пространства, предоставляемой системой.

Иными словами — система бронирования — это «витрина». А услуги авиаперевозчиков — «товар», который они «выкладывают на полки», инструменты дистрибуции одинаковы для всех авиакомпаний, разница — в их возможностях и стратегии бизнеса. Задача провайдеров, и, в частности, — «Сирены» — обеспечить бесперебойный процесс обработки информации, загруженной в систему, оценки и отображения результатов для последующего использования. А авиаперевозчик просто наполняет систему своими данными — расписанием, классами, тарифами и правилами их применения, дополнительными услугами и сервисами и т.д.

Если оценивать этот материал, как «экспертное мнение», то наш взгляд на таковой просто не является, ибо автор совершенно не понимает принцип работы системы бронирования и очень вольно трактует возможности провайдеров в части собственного влияния на стоимость авиабилетов. Такие поспешные и поверхностные выводы, к сожалению, несут в себе оттенок не-

профессионализма.

Отдельно стоит отметить мнение «неких неназванных наблюдателей», в котором они высказываются относительно заинтересованности разработчиков системы «Сирена» в этой ситуации. Это вызывает еще большее недоумение, особенно учитывая, что ЗАО «Сирена-Трэвел» никогда не имела административного ресурса в среде регуляторов отрасли. На протяжении всего периода существования на этом рынке она была единственной Российской компанией, с собственной и независимой стратегией работы на рынке — вполне успешной и прозрачной.

Данные Росавиации, публикующие объемы пассажирских перевозок в России могут проиллюстрировать неуклонный рост числа пассажиров, оформивших свои билеты через систему бронирования «Сирена» — эти данные открытые, эксперты и компетентные специалисты в этой отрасли не подвергают сомнению эффективность работы как самой системы, так и менеджмента Компании «Сирена-Трэвел», занимающегося продвижением своих услуг среди авиаперевозчиков.

За прошедшие два года с момента запуска в производственную систему новой версии «Сирены» — PSS Leonardo количество авиакомпаний, использующих ее в своей деятельности, приблизилось к 50-ти. Компании эти разные по объемам перевозок, маршрутам перелетов, региональному присутствию — все это подчеркивает, что у каждой из них есть свои ниши на рынке, они пользуются собственными методами и возможностям ведения бизнеса, и эти вектора в развитии каждой из них — абсолютно различные.

Также, как и требования к разработчикам в части обеспечения систем бронирования, безопасности при обмене данными, хранения этих данных, технологий и сервисов для работы с пассажирами. Огромные пласты работы для любого провайдера! И выигрывает в этой ситуации лишь тот разработчик, который сможет решить технологические задачи в соответствии с требованиями рынка — и никак иначе. Никакими административными ресурсами не наполнишь воздушные суда, не сможешь обеспечить бесперебойную работу всех систем и инструментов для работы в условиях жесткой конкуренции на рынке авиаперевозок.

Отдельные методы и отголоски этой борьбы, очевидно и используются в контексте материала, который мы вынуждены комментировать.

«АВИА+» вам в помощь!

Все виды продаж авиаперевозок — в одном пакете

ганизации вторичных операций, отчетности и оформления бланков в автоматическом режиме. В этом же режиме будет применяться и комиссионный сбор — как в сеансе ТКП, так и при продажах перевозок авиакомпаний, участниц BSP России.

Следует также добавить, что Служба поддержки APC «Сирена-Трэвел» обеспечивает полное сопровождение, расчет и оформление вторичных операций клиентов при бронировании и продаже в рамках проекта «Авиа+» во всех используемых системах и сеансах взаиморасчетов.

Давайте разберемся, что же такое «Авиа+»

«Авиа+» — это продажи агентства через APC «Сирена-Трэвел» в сеансе ТКП. Стандартный процесс продажи авиаперевозок и стандартная процедура взаиморасчетов.

«Плюс» — это возможность работы с контентом тех перевозчиков, чьи авиаперевозки раньше можно было продать только через другие GDS и только имея аккредитацию BSP России. Плюс яв-

ляется логическим продолжением совместного проекта ЗАО «Сирена-Трэвел» и компании Трэвел-порт — проекта под названием Сирена-Трэвел Интернешнл.

Для агентства в целом «плюс» является расширением возможностей. Не выходя за рамки APC «Сирена-Трэвел» и сеанса ТКП, агентство получает расширенный авиаконтент, состоящий из объединенных вариантов тарификации авиаперевозок, полученных через APC «Сирена-Трэвел» и GDS Galileo.

Нет необходимости аккредитовываться в двух системах взаиморасчетов, нет необходимости устанавливать в офисе несколько систем бронирования. Достаточно быть аккредитованным в ТКП и иметь в своем офисе пульта APC «Сирена-Трэвел».

Для оператора «плюс» выражается в том, что в рамках одного сеанса ведется продажа билетов на рейсы авиакомпаний, как аккредитованных в ТКП, так и аккредитованных в этой системе — аккредитованных в этой системе взаиморасчетов. Происходит ав-

томатический выбор бланка. Система автоматически выбирает правильный бланк.

Автоматическое применение комиссии. Мы с вами прекрасно знаем, что в сеансе ТКП комиссия применяется автоматически. Не нужно держать в голове, какую комиссию применить к забронированной перевозке. Теперь и при продаже перевозок авиакомпаний, участниц BSP России в рамках проекта Авиа плюс размер комиссии применится автоматически.

И, наконец, Служба поддержки APC «Сирена-Трэвел». При выполнении вторичных операций, а именно обмен и возврат, по билетам, проданным в рамках проекта Авиа плюс, т.е. по вариантам, полученным из GDS Galileo, наша служба поддержки берет на себе расчет и оформление вторичной операции. И это не смотря на то, что бронирование и продажа авиаперевозки была осуществлена с использованием APC «Сирена-Трэвел» в рамках сеанса ТКП.

Страны самой Америки не представляют для США никакой угрозы, поэтому стратегическое планирование всегда было направлено лишь на участие в конфликтах за пределами континента. Для этого и необходимо было построить мощный флот, который включал бы в себя авианосную группу и корабли, в том числе и подводные, которые несли бы мощное ракетное вооружение. Пентагону это удалось, но США не предусмотрели многие аспекты, приведшие в итоге к стратегическому просчету.

он преодолел этот барьер в пикировании.

Первым отечественным самолётом, обогнавшим звук в горизонтальном полёте, является Ла-176. МиГ-19 превосходил его по скоростным характеристикам: он достиг скорости 1.44 М против 1.02 у Ла-176 и потому всё же по праву считается первым отечественным сверхзвуковым истребителем. Продолжением развития сверхзвуковой авиационной техники стал истребитель МиГ-21, который в разных модификациях принадлежал как ко второму, так и к третьему по-

И даже в локальных конфликтах можно использовать мощь стратегической авиации, когда шахтные ракеты просто бесполезны. Поэтому во второй половине 60-х годов вопрос о замене Ту-95, М-4 и ЗМ встал с новой остротой, в будущем это привело к очередному возрождению ОКБ Мясищева.

В 1967 году военные выдвинули следующие тактико-технические требования к стратегическим ракетноносцам и бомбардировщикам: дальность 11000-13000 километров при полете с дозвуковой ско-

в начале статьи МиГ-25 развивал скорость до 3М и был способен достичь высоты 23000 метра. Появление этого самолёта стало даже предметом слушаний в американском конгрессе: для заокеанских коллег стал неожиданностью такой прорыв в развитии российской авиации. Создание МиГ-25 стало толчком к развитию проектов F-14 и F-15. Следует отметить, что самолёт МиГ-25 представлял собой не единственную разработку, способную произвести впечатление на противника в «холодной войне». Конструкторское бюро А.И. Микояна в середине 60-х годов также вело работы по проекту «Спираль», состоявшему в создании авиационно-космической системы. Она состояла из гиперзвукового самолёта-разгонщика и собственно орбитального самолёта, рассчитанного на выход в космос. Скорость самолёта-разгонщика достигала 4000 километров в час при использовании в качестве топлива керосина и 6000 километров в час при использовании водорода. Проект был закрыт, но разработки и сформированный научно-технический задел в сочетании с современными достижениями науки и техники, в частности, материаловедения, стали востребованы позднее.

Одной из предпосылок развития гиперзвукового авиастроения стало развитие тематики прямоточных воздушно-реактивных двигателей, уже нашедших практическое применение для ракет. Опыты применения таких двигателей в 30-х годах осуществляли Ф.А. Цандер, Б.С. Стечкин и Ю.А. Победоносцев. Во Франции ещё в 1937 году конструктор Рене Ледюк получил заказ от правительства на постройку экспериментального самолёта с ПВРД. Работы были прерваны войной и возобновились после её окончания.

В 1946 году опытный самолёт совершил первый полёт. В течение 10 лет было изготовлено ещё 10 экспериментальных летательных аппаратов с таким двигателем, но в 1957 году работы были свёрнуты за нецелесообразностью: в это время в мире бурное развитие получили турбореактивные двигатели. Несколько экспериментальных самолётов с ПВРД строились и в США. Данный тип двигателя сегодня признан наиболее предпочтительным для установки на гиперзвуковой самолёт и соответствующие исследования ведутся в ряде научно-исследовательских институтов, в частности, в ЦАГИ и ЦИАМ.

Одним словом, с технической точки зрения появление в России гиперзвукового самолёта вполне ожидаемо. Удивление вызывает лишь факт, что подобный проект может вестись в стране, где научная деятельность девальвирована до последнего предела. Американцам трудно поверить, что за ту зарплату, на которую сегодня в России посажены научные кадры, кто-либо станет работать над серьёзным проектом, тем более уникальным. Но это уже — вопрос менталитета.

Сегодняшнее авиастроение во многом держится на энтузиазме. И тем не менее власть предержащим необходимо отдавать отчёт, что до бесконечности таким положение дел оставаться не может. Чтобы переломить ситуацию, нужно строить самолёты не для того, чтобы миру «кузину мать показать», а для того, чтобы с семьёй можно было на выходные махнуть, например, в Африку или в Мексику. И недорого.

Григорий Гордон



К созданию гиперзвукового самолёта Россия гораздо ближе грандов мирового авиапрома

Развитие вооружения в России вызывает серьезные опасения у «ястребов» в руководстве США. Современная техника РФ не только не уступает американской, но и во многих аспектах военного дела ее превосходит. Одним из примеров может послужить самолет МиГ-31БМ. Он представляет собой модернизацию советского дальнего перехватчика, но при этом является совершенно новой разработкой. От МиГ-31, по сути, остался только планер. Электроника, вооружение, авионика — являются принципиально новыми.

Дальний перехватчик способен развивать скорость 3000 километров в час и имеет боевой радиус в 750 километров. Следует отметить, что МиГ-31БМ является первым в мире самолетом, который имеет крейсерскую сверхзвуковую скорость. Его двигатели позволяют без форсажа развивать скорость 2350 километров в час. Данные самолеты уже начинают поступать на вооружение ВКС России. При этом наши инженеры не останавливаются на достигнутом: МиГ-31БМ стал основой для создания высокоскоростного перехватчика следующего поколения. Ракета «Циркон», которую должен нести на себе новый самолёт, в ходе испытаний достигла скорости 9792 километров в час. Существующие сегодня средства противоракетной обороны неспособны сбить её. Скорость самого перехватчика МиГ-41 может составить 6000 километров в час.

Впрочем, сам факт развития в России гиперзвуковой авиации для экспертов НАТО неожиданностью не должен быть. Необходимый для развития данного направления в авиастроении научно-технический задел начал складываться ещё в середине — второй половине 50-х годов прошлого века. Одной из необходимых предпосылок стало появление сверхзвуковых самолётов. В истории российской авиации первым самолётом, перешедшим звуковой барьер, считается МиГ-19, но не обязательно сделать одну оговорку —

колениям. Его скорость уже значительно превышала 2М.

Создание этого самолёта связано с развитием тактики воздушного боя: эпоха ближних маневренных боёв в то время ушла в прошлое, и основным видом воздушного боя становилось сближение самолётов на высокой скорости и поражение цели с первого залпа ракет или пушек. По этой же концепции создавались и самолёты вероятного противника — F-104 американской фирмы «Локхид» и французский «Мираж-3С».

Во второй половине 50-х годов были попытки построить и сверхзвуковые бомбардировщики. Одну из них удачно предприняло конструкторское бюро В.М. Мясищева, создавшее стратегический бомбардировщик М-50. Его крейсерская скорость должна была составлять 1700-1800 километров в час. Проект был доведён только до стадии опытного образца. Работы по нему были прекращены в связи с закрытием самого конструкторского бюро В.М. Мясищева (ОКБ-23), ставшего одной из жертв хрущёвского «ракетного бума». Построенный самолёт уже после закрытия ОКБ в мае 1961 года был успешно показан на авиационном параде в Тушине, но этот успех шансов на жизнь ему не дал. Ещё до закрытия КБ его специалисты вели работу по развитию проекта. Результатом работ должно было стать создание стратегического бомбардировщика М-56 с крейсерской скоростью от 2,5 до 3М.

Но в середине 60-х годов руководство ВВС осознало, что спешка со свертыванием программ по созданию стратегических бомбардировщиков была преждевременной. Они показали себя более гибким видом оружия, чем межконтинентальные ракеты. Самолет, оснащенный крылатыми ракетами, патрулирующий у самых границ противника, обеспечивает поражение цели за гораздо меньшее время и с большей вероятностью, чем баллистическая ракета, которой надо преодолеть почти полтора десятка тысяч километров в условиях все более совершенной противоракетной обороны.

ростью на малой высоте; та же дальность при полете со скоростью 3200-3500 километров в час на высоте свыше 18000 метров; дальность 16000-18000 километров при полете со скоростью 800-900 километров в час на высоте 10000 метров. По данной тематике работало конструкторское бюро П.О. Сухого, построившее единственный в своей программе стратегический бомбардировщик.

Его крейсерская скорость составляла 3М, максимальная — 3,2М, высота полёта — 18000 метров. Основным материалом для постройки этого самолёта являлся титан. Самолёт совершил первый полёт в 1972 году. Работы по данному проекту были свёрнуты в связи с передачей тематики в конструкторское бюро А.Н. Туполева. Оно уже имело опыт постройки самолётов данного класса, создав не только бомбардировщик Ту-22, но и пассажирский Ту-144, в ту пору проходивший испытания.

Продолжив работу по данной тематике, конструкторское бюро А.Н. Туполева создало Ту-160, по сей день являющийся основным стратегическим бомбардировщиком и ракетноносителем. Но его крейсерская скорость составляет всего 850 километров в час. При этом он способен достичь скорости 1030 километров в час у земли и 2000 километров в час — на максимальной высоте полёта. Ту-22 развивает максимальную скорость 1510 километров в час.

Но если сверхзвуковые самолёты строили почти все конструкторские бюро, специализирующиеся на военной авиационной тематике, гиперзвуковой самолёт — удел немногих. В России опыт для создания такого самолёта накопило КБ Микояна (ныне РСК «МиГ»). Упомянутый



КУРЬЕР АВИАПРОМА

Композитное крыло перспективного самолета МС-21 успешно прошло испытания на прочность

В лаборатории Испытательного центра «Прочность» ФГУП «ЦАГИ» успешно завершён важный этап статических испытаний кессона (силовой части) композитного крыла, создаваемого по инновационной отечественной технологии для самолёта МС-21-300. Изготовитель — АО «Аэрокомпозит». «Проведённые исследования показывают, что наша авиационная наука и наша промышленность создали инновационный задел, который на 2-3 года опережает существующие мировые технологии в области композитных авиаконструкций. Нарботанный в проекте МС-21 опыт, я уверен, будет востребован в мире», — считает Министр промышленности и торговли России Денис Мантуров.

Концерн КРЭТ вошел в топ-100 крупнейших военно-промышленных компаний мира за 2016 год

КРЭТ вошел в топ-100 крупнейших военно-промышленных компаний мира согласно рейтингу Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI) по итогам 2016 года. Концерн сохранил 53-ю позицию в этом рейтинге, занятую в 2015 году. «В рейтинг вошли 100 компаний-производителей вооружения со всего мира. По итогам 2016 года их суммарный объем продаж составил \$374.8 млрд, что на 1,9 процента выше, чем в 2015 году. В рейтинг вошли 13 российских компаний. Их общий объем продаж — \$26.6 млрд, что на 3,8 процента больше, чем в 2015 году. Среди них и «Концерн Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ), который заработал в 2016 году \$1.8 млрд», — отметили в КРЭТ.

ОАК рассчитывает приступить к созданию нового истребителя-перехватчика в 2018 году

Работы по созданию перспективного перехватчика (ПАК ДП) на смену МиГ-31 могут начаться уже в следующем году, сообщил генеральный конструктор — вице-президент по инновациям Объединенной авиастроительной корпорации Сергей Коротков. «Скорее всего, в 2018 году начнутся работы. Я надеюсь на это. Все зависит от выхода основного документа — государственной программы вооружений», — заявил С. Коротков, отвечая на вопрос о начале опытно-конструкторских работ по созданию ПАК ДП (МиГ-41). В настоящий момент идет процесс обсуждения технического задания на самолет между разработчиком (РСК «МиГ») и Министерством обороны РФ.

«ОДК-Климов» представил двигатель ТВ7-117СТ в рамках конференции региональной авиации РФ

Новый двигатель создан для оснащения легкого военно-транспортного самолета Ил-112В и регионального авиалайнера Ил-114-300. С сентября он проходит испытания в составе летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Двигатели ТВ7-117СТ собираются полностью из российских деталей, узлов и комплектующих. Их производство осуществляется в широкой кооперации предприятий ОДК. «Технически ТВ7-117СТ — лучший российский двигатель для региональных и среднемагистральных самолетов гражданского и военного назначения. Надеемся, что он окажется конкурентоспособным и на мировом рынке», — заявил исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин

Тульский завод «Октава» разработает серию новых авиационных гарнитур по заказам ОАК

В ней будут представлены модификации гарнитуры, как для военной авиации, так и для гражданских самолетов. С 2017 по 2025 год предприятие инвестирует в НИОКРы для создания новых видов этой продукции 33 млн рублей. Гарнитуры серии ГНШ-А-24 предназначены для работы в составе кабины пилота широкого модельного ряда самолетов: Ту-204, Ту-214, Ил-96 и Як-40. Все они выпускаются предприятиями ОАК. Серия гарнитур ГНШ-А-24 пройдет систему обеспечения качества по ISO 9001 и получит полное соответствие Единым нормам летной годности гражданских транспортных самолетов. Эксперты оценивают российский рынок авиационных гарнитур в 360 млн рублей.

АО «Авиастар-СП» подготовил к отправке в Иркутск очередные агрегаты для МС-21

Иркутский авиационный завод получит новый агрегат для сборки пятого опытного самолета МС-21. В рамках кооперации ульяновское предприятие АО «Авиастар-СП» завершило сборку подкилевого отсека. В настоящее время элемент фюзеляжа подготовлен к отправке в Иркутск для дальнейшей сборки авиалайнера. «Помимо подкилевого отсека мы также отгружаем в ИАЗ панели фюзеляжа для шестого самолетокомплекта, — пояснил директор программы МС-21 в АО «Авиастар-СП» Виталий Игнатьев. — Параллельно ведутся работы по строительству и других агрегатов». Напомним, АО «Авиастар-СП» является крупнейшим поставщиком агрегатов по программе МС-21.

Россия готова возобновить работы по созданию самолетов вертикального взлета для авианосцев

Объединенная авиастроительная корпорация имеет научно-технологический задел для оснащения перспективных авианосцев самолетами вертикального взлета, сообщил журналистам вице-президент ОАК по инновациям Сергей Коротков. Он напомнил, что конструкторское бюро им. Яковлева разработало прототипы таких самолетов и приступило к их летным испытаниям, однако эти работы были приостановлены в 1990-х годах. В августе на форуме «Армия-2017» замглавы Минобороны РФ Юрий Борисов сообщил о планах приступить к строительству нового авианосца и созданию для него летательного аппарата с укороченным разбегом или вертикальным взлетом.

Группа сотрудников ЦИАМ им. Баранова получила почетные звания и награды Минпромторга России

«За большой вклад в развитие промышленности и многолетний добросовестный труд начальнику отделения ЦИАМ Вячеславу Кулакову присвоено звание «Почетный авиастроитель», а шесть специалистов ЦИАМ награждены почетными грамотами. Это старший научный сотрудник ЦИАМ Александр Челомбитко, начальник бюро НИЦ Ирина Белинская, ведущий инженер Алла Кузьмина, экономист 1 категории Наталия Маркелова, начальник бюро НИЦ Светлана Медведева, техники 1 категории Раиса Павлова и Ольга Шлыкова», — рассказали в институте. Вручение состоялось на торжественном собрании, посвященном 87-летию со дня основания Института.

АЭРОПОРТ 2017

Имущество аэропорта Внуково добавилось к заложенным под кредит Сбербанка акциям

Это следует из материалов Единого федерального реестра сведений о фактах деятельности юридических лиц (Федресурс). Речь идет о технологическом оборудовании в количестве 2 198 объектов, сооружениях (53), модульных зданиях (12) и инженерных сетях (186), находящихся в периметре Внуково. МАВ привлекло невозобновляемую кредитную линию Сбербанка с лимитом 9 млрд рублей для рефинансирования взятого в 2011 году кредита ВТБ почти на 12 млрд рублей. Стоимость договора со Сбербанком составила 16,2 млрд рублей, дата полного погашения кредита — 10 декабря 2027 года. Внуково — третий по объему пассажиропотока аэропорт РФ

Домодедово 21 декабря откроет книгу заявок на облигации общим объемом 10 млрд рублей

Международный аэропорт Домодедово — ООО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» — 21 декабря откроет книгу заявок на облигации серии 001P-01 общим номинальным объемом 10 млрд рублей, следует из материалов одного из организаторов размещения: «Книга заявок откроется 21 декабря 2017 года в 10.00 по московскому времени и закроется в 16.00 мск того же дня. Срок обращения бумаг — 5 лет. Ориентир ставки купона установлен в диапазоне 8,2-8,4 процента годовых (доходность 8,7-8,58 процента). Выпуск соответствует требованиям для включения в ломбардный список. Организаторами размещения выступают Райффайзенбанк и ВТБ Капитал.

Высокие тарифы ростовского аэропорта «Платов» не скажутся на цене авиабилетов

Перелеты через ростовский аэропорт Платов будут выгодны для авиакомпаний, несмотря на высокие тарифы воздушной гавани. Переход в новый аэропорт не приведет к повышению цен на билеты, уверен генеральный директор УК «Аэропорты регионов», которая реализовывала проект строительства Платова, Евгений Чудновский. Ранее сообщалось, что установленный до 2022 года тариф за взлет и посадку в Платове будет в 1,6 раза больше, чем в прежнем аэропорту Ростова-на-Дону, за авиационную безопасность — в 3,2 раза, за предоставление аэровокзального комплекса — в 4,7-5 раз, за обслуживание пассажиров — в 2-3 раза. Причина высоких тарифов не объяснялась.

Пункт пропуска через госграницу откроют в аэропорту Ульяновска весной 2018 года

Об этом губернатор Ульяновской области Сергей Морозов сообщил на встрече с министром транспорта РФ Максимом Соколовым в рамках XI Международного форума «Транспорт России» на «Транспортной неделе» в Москве. «Финансирование данного проекта составляет 400 млн рублей за счет областного бюджета, и весной 2018 года мы планируем завершить все работы и запустить пункт в эксплуатацию», — привели слова губернатора в его пресс-службе. В 2011-2013 годах была выполнена полная реконструкция здания аэровокзала. За период с 2010 по 2015 годы правительство Ульяновской области инвестировало в реализацию проекта почти 500 млн рублей.

Аэропорт «Стригино» обновил парк техники для наземного обслуживания воздушных судов

На прошлой неделе в эксплуатацию были введены самоходный пассажирский трап и ленточный транспортер, сообщает пресс-служба холдинга «Аэропорты Регионов». Пассажирский трап TSP5822D изготовлен итальянской компанией Darnes Technologies. Работает на высоте от 2,2 до 5,8 м. подходит для обслуживания разных типов воздушных судов: Самоходный трап используют для посадки высадки пассажиров на аэродромных стоянках, которые не оборудованы телескопическими трапами. Для выгрузки и погрузки багажа закупили самоходный ленточный транспортёр Darnes Technologies NS725D. С помощью транспортера погрузка и выгрузка багажа происходит быстрее и безопаснее.

Аэропорт Махачкалы впервые в своей истории обслужил 1 миллион пассажиров в неполный год

В аэропорту Махачкалы имени дважды героя Советского Союза Амет-Хана Султана был зарегистрирован миллионный пассажир, обслуженный за год. Историческое для воздушной гавани и для республики мероприятие посетил врио Главы Республики Дагестан Владимир Васильев. Миллионный пассажир был выявлен при регистрации на рейс авиакомпании «Россия». Им стала Асма Шамилова. Генеральный директор аэропорта Махачкалы Арсен Пирмагомедов вручил юбилейному пассажиру сертификат на пользование VIP-залом сроком на один год и набор сувениров. Владимир Васильев в память о значимом для региона событии вручил пассажиркеменные часы.

Реконструкция ВПП аэропорта Норильска продолжена без ограничений в продаже билетов

Третий завершающий этап реконструкции аэропорта Норильска начнется в июне 2018 года и завершится в сентябре, сообщили в администрации Таймырского муниципального района. «Каких-либо ограничений по продаже билетов, лимитирования не будет, как не будет и волн продажи», — отметили там. В нынешнем году на период работы на взлетно-посадочной полосе было перевезено 105 тысяч пассажиров, тогда как в предыдущие годы — 120-130 тысяч. Реконструкция аэропорта ведется в теплое время года, начиная с 2016 года: 9,6 миллиардов рублей на реализацию этого проекта выделено из госбюджета, еще 3 миллиарда заплатила компания «Норникель».

Новый терминал аэропорта в Перми сможет принимать до 4,5 миллиона пассажиров в год

«Этот комплекс почти на 30 тысяч кв. м будет способен принимать 4,5 млн человек в год, и, конечно, это серьезный задел на перспективу. Такого объекта хватит, чтобы обеспечивать Пермский край новыми авиопассажирками», — сказал министр транспорта РФ Максим Соколов на церемонии открытия аэровокзального комплекса. Терминал, получивший название Большое Савино, начал обслуживать пассажиров региональных маршрутов. С вводом комплекса пропускная способность по прилету и вылету в час пик составит до 904 пассажиров в час. Общий объем инвестиций — 5,8 млрд рублей. Строительство нового пермского аэропорта началось в ноябре 2015 года.

Связанные крылья

Состояние отечественной авиатранспортной отрасли наглядно продемонстрировала «Транспортная неделя»

На стендах и павильонах были отражены успехи и достижения в развитии железнодорожного, автомобильного и водного транспорта. А вот воздушного... Из названного числа экспонентов всего 6 были как-то связаны с этой тематикой, но ни производителей воздушных судов, ни эксплуатантов среди них не оказалось!

Визитной карточкой воздушного транспорта стал павильон Росавиации, в экспозицию которого вошли стенды основных учебных заведений гражданской авиации: Московского и Санкт-Петербургского государственных технических университетов. Внимание посетителей привлекала фотовыставка, посвященная предстоящему 95-летию юбилею российской гражданской авиации. В павильоне напротив разместилась экспозиция Управляющей компании «Аэропорты регионов». Ее составили макеты обновленного аэропорта «Елизово» (Петропавловск-Камчатский), а также нового саратовского аэропорта «Центральный».

В аэропорту камчатской столицы будет построен новый терминал. Между АО «Корпорация развития Камчатки» и АО «Аэропорты регионов» было подписано инвестиционное соглашение о

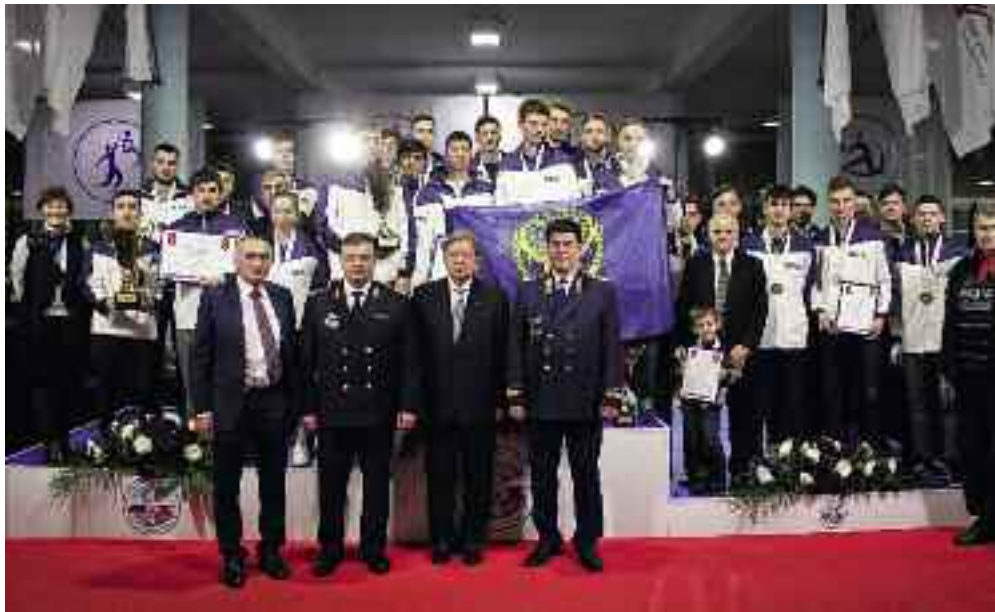


реализации проекта и акционерное соглашение в отношении АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский». Ныне действующий терминал был построен в 1963 году и его пропускная способность сегодня составляет 60.000 пассажиров в год. В то время, когда строился старый терминал, самыми крупными самолетами, выполняющими рейсы в Петропавловск-Камчатский, были Ил-18 и Ту-104 (из Москвы рейсы выполнялись на Ил-18).

С 1978 года из Москвы в Петропавловск-Камчатский начал совершать коммерческие рейсы дальнемагистральный самолет Ил-62, из ряда региональных аэропортов прилетали и Ту-154. Но ни один из названных самолетов не обладает вместимостью больше 200 кресел. Сегодня аэропорт Петропавловск-Камчатского способен принимать широкофюзеляжные воздушные суда, на которых, в частности, выполняются рейсы из Москвы. Это во многом и предопределило необходимость постройки нового аэровокзала. Кроме того, увеличивающийся потенциал Камчатки вызовет и рост числа рейсов из других российских регионов, а также из-за рубежа.

В Саратове строится абсолютно новый аэропорт. В отличие от ныне действующего, находящегося в черте города, строящийся аэропорт, уже получивший название «Центральный», будет находиться рядом с селом Сабуровка, в 20 ки-

Окончание. Начало на с. 2



лометрах от Саратова. Проект строительства нового аэропортового комплекса реализуется на основе государственно-частного партнерства и осуществляется в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Новый аэропорт будет рассчитан на обслуживание воздушных судов всех классов, включая и широкофюзеляжные.

ланс в показателях пропускной способности взлетно-посадочных полос и терминалов, у которых она недостаточна, и необходимо строить новые. В Шереметьево также отсутствует этот баланс, но соотношение является иным: недостаточная пропускная способность терминалов при недостаточной у имеющихся ВПП. Этим и обусловлена необходимость строить третью. Увеличение пропускной способности международных аэропортов Московского авиаузла наряду с обеспечением их технического состояния, соответствующего требованиям эксплуатации современных воздушных судов — такова главная цель подпрограммы по воздушному транспорту.



В перспективе планируется организация вертолетного сообщения между Москвой и российскими регионами. Заметим, что отечественная авиатранспортная система будет развиваться по той модели, которая отчасти существовала в советский период, а именно, в 60-е годы. Так, например, от Москвы до Владимира можно было долететь на самолёте Ан-2. Использование вертолётов представляется более целесообразным, так как для них не обязательно наличия аэропорта нет. Достаточно иметь ровное поле, где рядом нет никаких препятствий (высотных домов, мачт, башен и т.п.). Для сообщения с регионами воздушный транспорт сегодня намного более актуален, чем в 60-е годы, так как проблема автомобильных пробок решена далеко не везде.

В материалах подпрограммы представлена структура воздушного пространства Московской зоны. Через неё выполняются 85000 полётов в месяц, из которых 91 процент приходится на прилёт и отлёт, а остальные 9 на транзит. Аэродромная сеть включает 16 аэродромов гражданской авиации, 50 аэродромов государственной авиации и более 200 посадочных площадок. Больше всего вылетов приходится на аэропорт

Домодедово — 35 процентов, второе место у Шереметьево (32 процента), третье — у Внуково (23 процента), а 10 процентов приходится на остальные аэропорты.

О необходимости повышения пропускной способности МАУ неоднократно говорилось на разных совещаниях. В настоящее время проекты развития всех аэропортов МАУ сведены воедино. Проект реализуется с помощью государственно-частного партнёрства с использованием механизма концессии. Источником финансирования являются внебюджетные инвестиции. Минтранс России подготовлен проект Постановления Правительства Российской Федерации о наделении Росавиации пол-

номочиями, касающимися распоряжения аэродромным имуществом, средствами обеспечения полётов, а также объектами инфраструктуры. Кроме того, Росавиация будет иметь полномочия по предоставлению концессионеру в аренду или субаренду земельных участков, которые находятся в федеральной собственности и на территории которых находится объект концессионного соглашения.

Понятие «аэродромная инфраструктура» является многозначным. Одной из её составных частей являются и средства обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов и экраны, которые в просторечии называются газоотбойниками. Сегодня такие щиты и экраны являются неотъемлемой частью любого современного аэропорта. Эти сооружения предназначены для защиты людей, оборудования, зданий и прилегающих территорий. Они защищают от песка, гравия и других веществ, которые могут подниматься и переноситься под воздействием самолётных двигателей.

Данные сооружения на выставке «Транспорт России» представляла компания «ИБК АИР GROUP», которая предлагала новое решение. Конструкции щитов, применяемые

сегодня, стационарны. Щиты устанавливаются на заглубленный фундамент, что вызывает необходимость дополнительных работ, увеличивает сроки выполнения и стоимость. Компания «ИБК AIP GROUP» предлагает решение, позволяющее устанавливать щиты на объект как дополнительное оборудование, потребность в котором может возникнуть в любой момент. Конструкция щита устанавливается на транспортные железобетонные плиты, которые обеспечивают мобильность и не требуют разработки проектной документации.

Применение мобильной конструкции струеотклоняющих щитов позволяет значительно усовершенствовать организацию рабочей зоны аэропорта, обеспечивая безопасность на должном уровне. В настоящее время разработана специальная методика расчёта аэродинамического воздействия газовой струи от реактивного двигателя воздушного судна, а также создан альбом проектных решений мобильной транспортной плиты. Проекты реализованы на военном аэродроме «Дягилево», «Рязань» и в аэропорту Домодедово.

Одна из заметных тенденций в современном развитии транспортной системы — интерес к беспилотным летательным аппаратам. Это нашло отражение и в экспозиции выставки. В ней приняла участие компания «АЭРОКАМ», разработавшая семейство беспилотных самолётов «Альбатрос». Они применяются для аэрофото-съемки и видеонаблюдения в сельском хозяйстве, нефтегазовом секторе, строительстве, транспортной инфраструктуре, лесном хозяйстве и электроэнергетике.

Беспилотные самолёты семейства «Альбатрос» строятся по схеме «летающее крыло». Это семейство включает летательные аппараты, различные по классу с точки зрения высоты и продолжительности полёта — «Альбатрос М1/М3/М5». Диапазон скоростей каждой модификации составляет от 65 до 120 километров в час. Все самолёты рассчитаны на эксплуатацию при различных погодных условиях и при температурах воздуха от 30 градусов мороза до 30 градусов тепла. У всех ВС рабочая высота полёта составляет от 50 до 1000 метров. Различаются они продолжительностью полёта (М1 — 15 часов, М3 — 3 часа, М5 — 5 часов), а также взлётным весом с полезной нагрузкой (35 кг — у М1, 5 — у М2 и 15 кг — у М5).

Компания «АЭРОКАМ» специализируется также на мультикоптерах. Уникальную разработку представляет собой HyDrone 1550 — первый коммерческий дрон, работающий на водородном топливе. Оно позволяет ему находиться в воздухе до двух с половиной часов на высоте до 2500 метров. Рабочие температуры составляют от 5 градусов мороза до 35 градусов жары. Проводной дрон ММС Т1 не имеет аналогов в мире: при подключении к наземному источнику питания он может находиться в воздухе круглые сутки и нести полезную нагрузку до 8 килограмм. Он поднимается на высоту 100 метров, а при большей длине кабеля ещё выше. Этот дрон предназначен для круглосуточного мониторинга заданных территорий, а также может использоваться как ретранслятор сигнала для других БПЛА.

Тематика беспилотных летательных аппаратов стала частью программы форума «Транспорт России». В рамках форума состоялась отраслевая конференция «Беспилотные авиасистемы: от ограничения к развитию». Генеральный директор ФГУП «ГК по ОрВД» Игорь Моисеенко рассказал о перспективах интеграции БАС в воздушное пространство Российской Федерации. По его словам, речь в первую очередь



идет о создании безопасной, эффективной и конкурентной беспилотной авиации, которая будет логично интегрирована в национальное воздушное пространство, что при ее дальнейшем развитии даст безусловный дополнительный импульс для экономического роста государства.

ГК по ОрВД была представлена на стенде Росавиации в экспозиции подводомственных предприятий. Совместно с Альфа-Банком корпорацией презентован онлайн-сервис по оплате аэронавигационных услуг, благодаря которому пользователи воздушного пространства могут круглосуточно, быстро и безопасно оплачивать аэронавигационные сборы на сайте компании с помощью банковских карт.



Тематику ОрВД продолжила экспозиция концерна «Алмаз-Антей», который специализируется, в частности, на системах и средствах организации воздушного движения в аэропортах. К этим системам относятся курсовой радиомаяк, широкополосная многопозиционная система наблюдения, радиолокатор обзора лётного поля, наземная станция сети спутниковой связи, глиссадный радиомаяк и другие виды оборудования.

Итоги выставки «Транспортная неделя-2017» представляются противоречивыми, и положение дел в российском транспортном

комплексе можно оценить двумя словами — блеск и нищета. Блеск мы видели на стендах и в павильонах по автомобильному, железнодорожному и особенно водному транспорту. Поражало воображение количество моделей современных атомных ледоколов, что, как и на предшествовавшем Транспортному форуму Арктическом, является доказательством того, что перспективы развития у Северного морского пути (следовательно, и у Полярной авиации) есть. На одном из стендов демонстрировалась модель пассажирского теплохода, который строится в Астрахани и будет ходить не только по Волге, но и по Каспийскому морю.

Что же можно сказать про

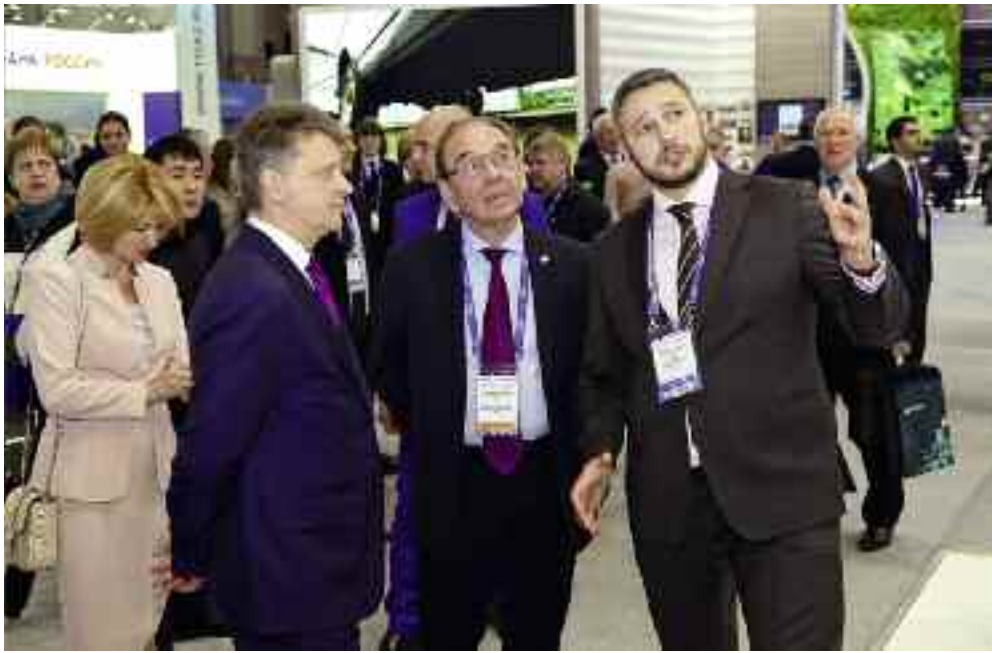
МАКС! Но в Гостином Дворе не был представлен ни один из них. То же самое можно сказать и про вертолёт. Почему бы не представить на выставке существующий модельный ряд винтокрылых машин? И не только самих вертолетов, но и вертодромов для их базирования.

Почему предана забвению экранированная тематика — также трудно объяснить. И скудное отражение аэропортовой проблематики — тоже симптом нищеты. Конечно, программы развития аэропортов Петропавловска-Камчатского и Саратова для специалистов будут представлять интерес. Но неужто в Москве ничего позитивного не происходит? Между тем, постройка в северном секторе аэропорта Шереметьево нового терминала взамен старого — это уже событие, важное как для авиакомпаний, так и для нас с вами. Обратим внимание и на то, что прошло уже больше года со дня начала работы нового аэропорта Жуковский. Почему бы не проиллюстрировать первые шаги его деятельности?

Одной из тем, которые обязана была отразить прошедшая выставка — подготовка к предстоящему Чемпионату мира по футболу. Кому, как ни авиакомпаниям и аэропортам принимать на себя нагрузку, связанную с этим событием? Другая тема (которая, впрочем, является постоянной для данной выставки) — развитие грузоперевозок. Сегодня во многих аэропортах строятся грузовые терминалы. Да и в области авиационного строительства для экспозиции есть немало новинок — проекты транспортных самолётов Ил-112, Ил-276 и обновлённый Ил-76.

Заметим также, что на один из дней в рамках «Транспортной недели», а именно, на 7 декабря, пришёлся День гражданской авиации. В феврале будущего года мы отмечаем 95-летие отрасли. Но этой дате нынешние смотрины мало соответствовали...

Пётр КРАПОШИН



ИНТЕГРАЦИЯ

«Жуковский» и Pegas Fly начинают реализацию программы развития китайского туризма в РФ

Первый рейс нового направления по маршруту Цзинань (КНР) — Жуковский прибыл в аэропорт 11 декабря, привезя на борту 289 пассажиров, планирующих провести свой отпуск в столице России, сообщает пресс-служба АО «Рампорт Аэро» (эксплуатант аэропорта «Жуковский»). На первом этапе — в декабре — марте 2018 — полеты в Цзинань будут осуществляться с частотой 2 раза в неделю. Но уже к концу весны Pegas Fly будет налажено авиасообщение ещё с 8 городами КНР. В их число войдут: Гуанчжоу, Сиань, Чэнду, Ханчжоу, Нанкин, Синьчжен, Нинбо и Тайуань. Общая частота рейсов составит более десяти в неделю и при наличии спроса может быть увеличена в будущем.

Холдинг ИНЖИНИРИНГ и Zodiac Aerospace расширили партнерство по новым компонентам

Специалисты холдинга на своей базе в Домодедово приступили к авторизованному техобслуживанию эвакуационного и кислородного оборудования производства международной Группы Zodiac Aerospace. ИНЖИНИРИНГ получил возможность обслуживать надвудные эвакуационные трапы, кислородные баллоны и плиты, установленные практически на любом типе самолета, находящемся в эксплуатации у авиакомпаний России и СНГ, а также у перевозчиков из дальнего зарубежья, выполняющих рейсы в Домодедово — от Ту-204 и SSJ 100 до Airbus A350 и Boeing 787 Dreamliner — естественно при условии, что это компоненты производства Группы Zodiac Aerospace.

Авиакомпания Ближнего Востока и Сев. Африки подписали соглашение с Amadeus о дистрибуции

Пятнадцать авиакомпаний из стран Ближнего Востока и Северной Африки заключили с Amadeus десятилетнее рамочное соглашение о дистрибуции. Переговоры и сопровождение сделки осуществляла Организация арабских авиаперевозчиков (Arab Air Carriers Organization, AACO). Данные авиакомпании перевезли в 2016 году в общей сложности 110 миллионов пассажиров, а это означает, что за десять лет срока действия соглашения они перевезут более одного миллиарда пассажиров. Новый контракт является продолжением предыдущего десятилетнего соглашения, которое было подписано с 13 авиакомпаниями, входящими в ассоциацию AACO, в 2008 году.

Прямой авиационный рейс между Казахстаном и Сингапуром планируют запустить в 2019 году

Об этом сообщил посол РК в Сингапуре и по совместительству в Австралии и Новой Зеландии Усен Сулеймен. «Поэтому мы хотим быстрее провести двусторонний бизнес-форум и заключить договор о безвизовом режиме (до 30 дней), что сподвигнет их больше сюда летать», — сказал Усен Сулеймен на брифинге в МИД РК. Посол также сообщил, что есть более оптимальный вариант авиасообщения. «У нас в принципе есть другой вариант: Астана-Куала-Лумпур, а там 50 км (до Сингапура) — можно будет продлить. Вот Узбекские авиалинии сделали рейс Ташкент-Сингапур — Куала-Лумпур-Ташкент. Мы можем сделать Астана-Куала-Лумпур-Сингапур или на прямую», — пояснил Сулеймен.

Китай неожиданно проявил серьезный интерес к покупке украинских транспортных самолётов

На данный момент известно о том, что китайская сторона проявила явный интерес к покупке украинских транспортных самолётов КБ Антонова. По данному факту в настоящий момент ведутся переговоры, и специалисты полагают, что в ближайшем будущем, между двумя странами будет заключён контракт на поставку нескольких воздушных судов. Следует уточнить, что помимо прочего, Китай также проявляет интерес и к реализации целого ряда совместных с украинскими авиастроителями проектов, однако, речь не идёт о создании военных самолётов, так как на сегодняшний день Китай активно прорабатывает данное направление с другими странами.

Embraer и «Белавиа» заключили твердый контракт на приобретение самолета E195

Самолет поступит в парк авиакомпании в 2018 году. Каталожная стоимость контракта составляет \$53,5 млн. «Этот контракт подтверждает, что наши самолеты и команда, которые их поддерживает, приносят значительную ценность для «Белавиа» и их клиентов. Успех авиакомпании продлится, их трафик вырос на 20 процентов в годовом исчислении, и Embraer готов поддержать дальнейший рост и обновление флота», — сказал Мартин Холмс, вице-президент Embraer по продажам и маркетингу в Европе, СНГ и на Ближнем Востоке. Авиакомпания планирует заменить новым самолетом E195 один из эксплуатирующихся сейчас самолетов Boeing 737-500, уточнили в Embraer.

АО «КРЭТ» и Progression Pte. Ltd. (Сингапур) подписали с РСДС соглашение о сотрудничестве

Концерн «Радиоэлектронные технологии», компания Progression Pte. Ltd. (Сингапур) и Российско-Сингапурский Деловой Совет (РСДС) договорились о сотрудничестве в целях продвижения продукции и инвестиционных проектов российских высокотехнологичных компаний. В соответствии с документом, стороны будут проводить в интересах КРЭТ мероприятия по привлечению инвестиций в российские проекты, по организации международной кооперации с целью продвижения товаров и услуг концерна. «Азиатский рынок является для КРЭТ одним из самых перспективных и ключевых, — считает первый зам. генерального директора КРЭТ Владимир Зверев. — Наша цель — занять на нем достойную нишу».

Украина анонсировала запуск национальной авиакомпании-лоукостера весной будущего года

Об этом заявил министр инфраструктуры Украины Владимир Омельян. Он надеется, что внедрение дешевого авиаперевозчика «принесет глобальные изменения на рынке внутренних и внешних авиаперевозок». В частности, Омельян уверен, что SkyUp будет способствовать развитию авиаиндустрии на Украине в целом, стимулировать дополнительные поступления в бюджет, возрождать региональные аэропорты. О планах создания национального лоукостера на Украине Омельян рассказал еще несколько месяцев назад, анонсируя начала его работы осенью 2017 года. Авиакомпания SkyUp была зарегистрирована в июне 2017 года, лоукостер будет осуществлять рейсы на Boeing 737 NG.

«Газпром» хочет привлечь У-УАЗ к поставкам вертолетов для работы на океанском шельфе

«Газпром» заявил заказ, им нужен так называемый офшорный вертолет. Это вертолет, который доставляет грузы, людей к местам удаленным, к вышкам, которые находятся на шельфе», — сообщил журналистам заместитель председателя коллегии Военно-промышленной комиссии (ВПК) России Олег Бочкарев в Улан-Удэ, где проходило выездное межведомственное совещание по вопросам эффективного функционирования и развития предприятий ОПК в Сибирском федеральном округе. По его словам, заказ «Газпрома» — это порядка 10 вертолетов до 2020 года. «И они дают горизонт планирования до 2030 года — это еще порядка 50 вертолетов», — добавил Бочкарев.

«Рособоронэкспорт» продолжает консультации с Египтом по поставкам вертолетов Ка-52 и 52К

Россия продолжает вести двусторонние консультации с правительством и министерством обороны Египта по поставке вертолетов Ка-52, сообщил журналистам глава «Рособоронэкспорта» Александр Михеев. «Ведутся консультации», — сказал он. Михеев уточнил, что речь идет о согласовании облика, количества и т.д. Он добавил, что реального понимания о сроках нет, ведутся принципиальные переговоры. Напомним, что этой осенью в СМИ появилась информация, что Египет обратился к России с просьбой поставить несколько эскадрилий Ка-52К для своих универсальных десантных кораблей типа «Мистраль», построенных в свое время для России во Франции.

Ученые ЦАГИ рассказали об основных направлениях работ по вертолетной тематике

Перспективный вертолет будет летать со скоростью свыше 400 км/ч, станет менее шумным и более безопасным. Скорость, экологичность, безопасность, а также комфорт — основные темы, над которыми трудятся ученые и инженеры всего мира. Эти задачи находятся и в фокусе внимания специалистов вертолетного подразделения ФГУП «ЦАГИ» (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»). Созданное научно-техническое задела в институте по разработке вертолета будущего был посвящен доклад руководителя отделения аэродинамики вертолетов ФГУП «ЦАГИ» Олега Кириллова на пленарном заседании XII форума Российского вертолетного общества.

Россия проводит комплексное техобслуживание боевых ударных вертолетов Ми-24 ВВС Венгрии

По данным журнала Jane's Defence Weekly, специализирующегося на военной и коммерческой тематике, ремонт проходит в рамках соглашения, подписанного между РФ и Венгрией 31 октября. Согласно условиям соглашения, ремонт должны пройти 12 Ми-24. В середине ноября некоторое количество венгерских Ми-24 были доставлены на российском транспортном самолете Ан-124 с авиабазы «Кечкемет», расположенной в центральной Венгрии, в Санкт-Петербург. Издание уточняет, что речь идет о втором масштабном соглашении между РФ и Венгрией по поводу венгерских вертолетов: так, в 2016 году стороны договорились об обслуживании Россией пяти вертолетов Ми-17.

Воронежский центр медицины катастроф готов арендовать вертолет за 95 млн рублей

Казенное учреждение здравоохранения «Воронежский областной клинический центр медицины катастроф» объявило тендер на аренду вертолета с экипажем для Воронежского центра медицины катастроф максимальной стоимостью 94,999 млн рублей в рамках государственно-частного партнерства по региональной госпрограмме «Развитие здравоохранения». 46,5 млн рублей планируется направить на оплату 550 летных часов плановых и экстренных полетов и санитарно-авиационных учений. Предполагается, что вертолет будет постоянно базироваться в регионе. На его поддержание в постоянной готовности хотят потратить еще 48,4 млн рублей. Аукцион состоится 9 января 2018 года.

Авиакомпания «Полярные авиалинии» получила новый специализированный вертолёт Ми-8-МТВ-1

На прошлой неделе в аэропорту «Маган» совершил посадку вертолет Ми-8-МТВ-1 авиакомпании «Полярные авиалинии» со встроенным медицинским модулем. Спецтехнику встречал руководящий состав авиакомпании и минтранса Якутии, сообщает пресс-служба. Особенностью вертолета является наличие профессионального медицинского оборудования. Врачи сразу могут оказать высококвалифицированную медпомощь больным. На борту имеются две койки для лежащих больных, аппараты искусственной вентиляции легких, реанимационное оборудование, кардиограф. В 2018 году в планах авиакомпании получить еще 3 аналогичных вертолета.

«Вертолеты России» осваивают параллельное цифровое производство вертолетов в Улан-Удэ

Полученная от АО «Камов» через онлайн-канал связи цифровая конструкторская документация используется для создания программ для производственного оборудования, сообщает пресс-служба холдинга. Кроме того У-УАЗ завершает первый этап модернизации производства, который позволит запустить две параллельные производственные линии новых вертолетов Ми-171А2 и Ка-226Т. Выпуск обеих моделей планируется осуществлять с помощью методов цифрового производства. Для размещения линии сборки вертолета Ка-226Т на территории завода агрегатной сборки и в цехе окончательной сборки ведутся строительные работы в соответствии с разработанной планировкой.

Второй медицинский вертолет «Ансат» заступил на дежурство в Курганской области

Второй медицинский вертолет «Ансат» специализированной авиационной медицинской службы Helimed, подразделения компании АО «Русские Вертолетные Системы» (РВС) заступил на дежурство в Курганской области. Вертолет с бортовым номером ВА 20006 совершил перелет с тремя дозаправками из Хелипарка Подушкино (Московская область, Одинцовский район) на вертолетную площадку Центра медицины катастроф Курганской области. В регионе с августа 2017 уже работает вертолет «Ансат» компании АО «Русские Вертолетные Системы» с бортовым номером ВА 20009, за три месяца работы которого стала возможной эвакуация 106 пострадавших.

«Сервис в российском небе»

«АвиаПорт» представил результаты исследования качества услуг и рейтинг ведущих авиакомпаний



В рамках работы форума «Транспорт России» агентство «АвиаПорт» организовало экспертную встречу с представителями авиакомпаний, включенных в исследование. Комментируя его результаты, исполнительный директор «АвиаПорта» Олег Пантелеев подчеркнул, что и мировая авиатранспортная отрасль, и отечественные перевозчики в 2016-2017 годах продолжали работу по улучшению качества обслуживания пассажиров. В 2017 году российские авиакомпании увеличили перевозки почти на 20 процентов. Полёты стали дешевле, и это пришлось по душе пассажирам, отправляющимся на отдых или в командировку. А как за этот год изменился сервис?

«Не могу не отметить, что отечественные авиакомпании заметно сменили приоритеты: от экономии они переходят к политике конкуренции и по цене услуги, и по её качеству, — заявил он. — Лидеры рынка, авиакомпании «Аэрофлот», «Россия» и S7 Airlines, повышают стандарты обслуживания на борту, обновляют и пополняют парк воздушных судов и развивают ИТ-платформы, что позволяет им уверенно конкурировать с лучшими европейскими перевозчиками».

Цель проекта «Сервис в российском небе» — повысить осведомлённость потребителей о наборе и качестве услуг ведущих авиакомпаний, предоставив им результаты рейтинга, в рамках которого перевозчикам присвоены оценки в «звёздах». Пассажиры узнают, кто из перевозчиков предлагает лучший сервис, у кого самые удобные кресла, наиболее информативные сайты и приветливый персонал. Помимо официальной публикации результатов исследования, Агентство «АвиаПорт» обновило сайт airlines.goodfly.ru, пользователям которого доступны результаты рейтинга 2017 и 2016 годов.

За что боролись

Публикуемые результаты исследования «Сервис в российском небе 2017» дают общее представление об объёме услуг, включенных в стоимость билетов экономического класса. Однако накопленный в ходе исследования объём информации позволяет дать несколько выводов, которые наглядно характеризуют уровень сервиса по отдельным направлениям. Агентство представило специальные номинации, в которых отмечены российские авиакомпании, получившие в 2017 году наивысшие оценки.

В номинации «Ручная кладь» оцениваются нормы провоза ручной клади, а также политика авиакомпаний по контролю за их соблюдением. Первое место разделяют сразу пять отечественных авиакомпаний, сохранивших норму провоза в

10 кг, а также разрешающих пронести в дополнение к месту ручной клади широкий перечень предметов: от портфелей и дамских сумочек до ноутбуков. При этом перевозчики на своих сайтах сообщают правила провоза ручной клади, дающие потребителям полное представление о возможности взять на борт те или иные предметы.

В номинации «Чистота и состояние салона» оценивались качество уборки воздушных судов перед вылетом и поддержание чистоты во время полёта, а также состояние салонов лайнеров: наличие потёртостей, застарелых пятен и так далее. Очевидно, что высокие оценки проще получить авиакомпаниям, в чьём парке максимальная доля совершенно новых самолётов.

В номинации «Кресла и личное пространство» победа присуждается перевозчикам, кресла в салонах самолётов которых предлагают и наибольшее пространство (шаг и ширина кресел), и максимальное удобство, в том числе во время сна. Помимо этого, эксперты «АвиаПорта» обратили внимание на наличие работающих розеток или USB-портов для зарядки индивидуальных устройств. Экспертов порадовали большой шаг и удачный профиль кресел. Если бы существовала номинация «Спина скажет спасибо», то победителем в ней оказалось бы кресло в салоне экономического класса лайнера Boeing 767-200 авиакомпании Utair. Волшебная кнопка регулировки поясничного подпора позволяет удобно устроиться в кресле и чувствовать себя отдохнувшим даже после многочасового перелёта.

В номинации «Развлечения в полёте» оценивались те развлечения на борту, которые авиакомпании предлагают во время перелёта своим пассажирам. Эксперты не засчитывали системы развлечений в полёте, если они были деактивированы, либо не демонстрировали во время полёта развлекательный контент. В отсутствие бортовых систем развлечения, мы оценивали бортовые издания перевозчиков.

Работоспособные системы развлечений с индивидуальными экранами, либо с бортовыми серверами, предлагающими просмотр контента на персональных устройствах пассажиров, были обнаружены на среднемагистральных (Boeing 737-800) и дальнемагистральных лайнерах авиакомпании «Россия». Помимо этого, пассажирам доступно несколько бортовых изданий и периодическая пресса. В то же время, авиакомпания S7 Airlines, несмотря на отсутствие системы развлечения в полёте, предлагает на своих рейсах и познавательный бортовой журнал, и хороший набор свежей периодической прессы, что позволяет ей занять

третье место в этой номинации. Авиакомпания «Якутия» использует экраны общей системы развлечений для демонстрации правил поведения на борту и использования аварийно-спасательного оборудования, поэтому призового места ей не достаётся.

В номинации «Бортовое питание» оценки выставлялись как за состав предлагаемых рационов, так и за сервировку. При этом авиакомпании, предлагающие питание только за дополнительную плату, получали в этой номинации нулевые оценки. Аэрофлот предлагает питание даже на коротких линиях, а тем, кому предстоит провести в полёте свыше семи часов, удастся перекусить дважды, в перерыве же между раздачей рационов можно полакомиться мороженым. Кроме того, это единственный российский перевозчик, который на рейсах средней и большой протяжённости предлагает пассажирам меню.

В номинации «Торговля на борту» оценивается ассортимент товаров, продуктов питания и напитков, предлагаемых во время полёта. Особенностью рейтинга является то, что высокие оценки за торговлю на борту выставляются авиакомпаниям в том случае, если они не предлагают тот или иной набор продуктов или напитков, включенных в стоимость билета.

В номинации «Работа экипажа» наивысших оценок удостоены авиакомпании, чей персонал не только быстро и в полном объёме выполняет свои обязанности по демонстрации аварийно-спасательного оборудования, раздаче рационов питания и поддержанию чистоты на борту, но и дарит пассажирам улыбки, внимание и заботу. Азодно информирует о ходе полёта и пункте назначения. Большинство авиакомпаний получило в этой номинации высокие оценки. С небольшим отрывом лидирует авиакомпания «Азимут», ставшая новичком в исследовании 2017 года.

В номинации «Информативность сайта» эксперты оценивали объём справочной информации, необходимой пассажиру для подготовки к полёту, а также удобство получения этих сведений. Кроме того, оценивалось и онлайн-табло, которое весьма полезно для встречающих.

В номинации «Онлайн-процедуры» оценивались функциональность и удобство операций по приобретению авиабилетов с использованием собственных онлайн-каналов продаж авиакомпаний. Эксперты поощряли перевозчиков за широкий набор функций поиска опций перелёта, подробную информацию о правилах применения тарифа и наличие нескольких способов оплаты авиабилета. При этом высоко оценили простоту выбора опций и ввода необходимой информации.

В номинации «Мобильное приложение» участвуют немногие российские авиакомпании: пока этот сервис доступен у минимального количества перевозчиков. Наиболее распространены приложения на платформах iOS и Android. Относительно сайтов, приложения располагают немного урезанным функционалом, но они могут оказаться удобнее, если речь идёт о покупке билета или регистрации на рейс.

В номинации «Колл-центры» эксперты оценивали, прежде всего, само наличие бесплатных справочных служб, а также время дозвона и полноту и корректность предоставляемой сотрудниками информации. Кроме того, обращали внимание на наличие форм для онлайн-обращений в авиакомпании. В то же время, есть две авиакомпании, общение с колл-центрами которых пользователям придётся оплатить. Так у авиакомпании «Победа» платными являются все обращения в справочную, а у Utair оплачивают звонки клиенты, не вступившие в программу лояльности Status.

Вместо послесловия

Рейтинг «Сервис в российском небе 2017» сухо и лаконично отражал авиакомпаниями по нескольким группам. Принятая в проекте «звёздная» система отражает, прежде всего, широту набора услуг, включенных в стоимость билета экономического класса. Поэтому наивысшие оценки получают авиакомпании, бизнес-модель которых близка к любимой в нашей стране модели «всё включено». Второй составляющей является оценка качества услуг. К примеру, установленное в самолётах оборудование должно быть исправным, обслуживание должно осуществляться быстро, предлагаемые в полёте блюда не должны заканчиваться в середине салона и т.д. Проще говоря, количество звёзд отражает специфику бизнес-модели авиакомпании, при этом низкое качество сервиса понижает оценку.

По сравнению с результатами 2016 года, изменения в оценках авиаперевозчиков оказались незначительными. Однако подходы к оказанию сервиса заметно изменились. Вот несколько фактов о российских авиакомпаниях.

1. Российские перевозчики повышают качество обслуживания

Отечественные перевозчики в период 2016-2017 гг. продемонстрировали общее повышение качества обслуживания пассажиров. Особенно заметен прогресс у авиакомпаний так называемого «второго эшелона»: если годом ранее лидеры и аутсайдеры предоставляли заметное различающиеся наборы услуг, то теперь отстающие подтянули свой сервис.

2. Ведущие российские авиакомпании уверенно конкурируют с лучшими европейскими перевозчиками



Окончание. Начало на с. 2



Ведущие российские авиа-компании, такие как «Аэрофлот — российские авиалинии», «Россия» и S7 Airlines, повышают стандарты обслуживания на борту, динамично обновляют и пополняют парк воздушных судов и развивают ИТ-платформы, что позволяет им уверенно конкурировать с лучшими европейскими перевозчиками. Финансовое положение этих компаний позволяет делать существенные инвестиции в качество продукта. В свою очередь, услуги этих перевозчиков пользуются высоким спросом: более 55 процентов пассажиров, перевезённых отечественными авиакомпаниями, воспользовались услугами одной из этих компаний (под S7 Airlines мы также подразумеваем и авиакомпанию «Глобус», входящую в группу S7).

3. Авиакомпания «Россия» — главный прорыв 2017 года

Стабильно высокий уровень сервиса показывают авиакомпании «Аэрофлот» и S7, получившие соответственно 4 и 3,5 звезды. В тройку лидеров среди российских авиакомпаний вошла «Россия», уравнившая свои позиции в рейтинге с S7. Это является главным прорывом в исследовании 2017 года. При этом работа по улучшению продукта в «России» продолжается, перевозчик вводит в эксплуатацию самолёты с обновлённым интерьером, последовательно повышает стандарты обслуживания на борту, а в части информационных сервисов автоматически получает доступ ко всем наработкам материнской авиакомпании.

4. Ребрендинг Utair — больше услуг... за отдельную плату

Несмотря на ребрендинг, авиакомпания Utair не сохранила прошлогодних позиций. Перевозчик действительно предлагает простой и интуитивно понятный сервис, однако множество услуг, которые потребители привыкли видеть включенными в стоимость билета, доступны только за дополнительную плату. Как следствие, пассажир может претендовать только на минимальную воду без газа, которая остается бесплатной. Выбор питания остался лишь на паре направлений. Оценка в 2,5 звезды располагает перевозчика на «экваторе» рейтинга.

5. Едой пассажира не задобрить
Сервис авиакомпании Red Wings в 2017 году не претерпел значительных изменений относительно прошлого года, однако его оценка сократилась на половину звезды, до уровня новичков рейтинга — национальных перевозчиков Латвии и Финляндии. В отличие от зарубежных авиакомпаний, Red Wings предлагает пассажирам горячее питание даже на коротких рейсах. Но не питанием единым доволен пассажир.

6. Баланс между ценой и качеством

Самыми популярными оценками в 2017 году стали 1,5 и 1 звезда — четыре и три российских перевозчика попали на эти позиции. Компании демонстрируют сопоставимый уровень обслуживания на борту и, зачастую, одинаковые по функционалу и удобству пользования системы бронирования. Рост объёмов перевозок этих компаний показывает, что им удалось нащупать баланс между стоимостью билетов и набором предлагаемых услуг.



Оценка в рейтинге	Авиакомпании
*****	Emirates (2016)
*****	Turkish Airlines (2016)
****	«Аэрофлот — российские авиалинии» Air France Lufthansa
****	«Россия» S7 Airlines KLM
***	Alitalia AZAL LOT (2016)
***	«ЮТэйр»
**	airBaltic Finnair Red Wings
**	«Нордавиа» «Уральские авиалинии» «Якутия» «Ямал»
*	«Азимут» «ВИМ-АВИА» (2016) «Нордстар» «Северный ветер» «Белавиа»

Трибуна Эксперта

7. Новички рейтинга стартуют с одной звездой

Два новичка рейтинга 2017 года из числа российских авиакомпаний — «Азимут» и «Северный ветер» — пока не могут похвастаться отлаженными и функциональными ИТ-системами. Впечатления от воздушных судов «Се-

верного ветра» сильно зависят от того, какой конкретно борт будет выполнять полёт на том или ином направлении. У «Азимута» новенькие Sukhoi SuperJet 100, а на борту встречается отлично подготовленный персонал. Но вот, увы, ничего кроме воды на коротких рейсах он пока не предлагает.

Лидеры распределились следующим образом:

1. Номинация **«Ручная кладь»** — авиакомпании с самыми лояльными нормами «Золото»: «Аэрофлот — российские авиалинии», «Нордавиа», «Россия», Red Wings и Utair. Критерии оценки: габариты, вес, количество разрешенных единиц ручной клади, контроль в аэропорту.
2. Номинация **«Чистота и состояние салона»** — авиакомпании с лучшими салонами.
3. Номинация **«Золото»** — «Победа».
4. Номинация **«Серебро»** — «Азимут», «Аэрофлот — российские авиалинии», «Ямал».
5. Номинация **«Бронза»** — S7 Airlines
6. Номинация **«Кресла и личное пространство»** — авиакомпании с самыми удобными креслами.
7. Номинация **«Золото»** — «Аэрофлот — российские авиалинии»
8. Номинация **«Серебро»** — S7 Airlines
9. Номинация **«Бронза»** — Red Wings
10. Критерии оценки: ширина и шаг, удобство, состояние и оснащение кресел.
11. Номинация **«Развлечения в полёте»** — авиакомпании, предлагающие наиболее современные развлечения на борту.
12. Номинация **«Золото»** — «Аэрофлот — российские авиалинии»
13. Номинация **«Серебро»** — «Россия»
14. Номинация **«Бронза»** — S7 Airlines
15. Критерии оценки: качество систем развлечений, бортовых журналов, предложения свежей прессы.
16. Номинация **«Бортовое питание»** — авиакомпании с самой вкусной едой.
17. Номинация **«Золото»** — «Аэрофлот — российские авиалинии»
18. Номинация **«Серебро»** — «Россия»
19. Номинация **«Бронза»** — «Ямал», Red Wings, S7 Airlines
20. Критерии оценки: разнообразие и качество бесплатного питания, сервировка.
21. Номинация **«Торговля на борту»** — авиакомпании с широким ассортиментом товаров, доступных для покупки на борту самолёта.
22. Номинация **«Золото»** — Utair, S7 Airlines
23. Номинация **«Серебро»** — «Аэрофлот — российские авиалинии»
24. Номинация **«Бронза»** — «Уральские авиалинии»
25. Критерии оценки: ассортимент товаров, продуктов питания и напитков, предлагаемых во время полёта.
26. Номинация **«Работа экипажа»** — авиакомпании с самым клиентоориентированным персоналом.
27. Номинация **«Золото»** — «Азимут»
28. Номинация **«Серебро»** — «Аэрофлот — российские авиалинии», «Россия» и S7 Airlines
29. Номинация **«Бронза»** — Red Wings и Utair

- Критерии оценки:** приветливость, вежливость, внимательность, скорость обслуживания, предоставление информации.
8. Номинация **«Информативность сайта»** — авиакомпании, предлагающие исчерпывающую информацию для пассажира на сайте.
 9. Номинация **«Золото»** — «Аэрофлот — российские авиалинии»
 10. Номинация **«Серебро»** — «Нордстар»
 11. Номинация **«Бронза»** — S7 Airlines
 12. Критерии оценки: объем справочной информации, удобство её получения: расписание, направления, онлайн табло, правила авиакомпании и дополнительные услуги.
 13. Номинация **«Онлайн продажи»** — авиакомпании с самой простой процедурой покупки билета онлайн.
 14. Номинация **«Золото»** — S7 Airlines
 15. Номинация **«Серебро»** — «Аэрофлот — российские авиалинии»
 16. Номинация **«Бронза»** — Utair
 17. Критерии оценки: скорость и удобство покупки билета на сайте авиакомпании и в мобильном приложении.
 18. Номинация **«Мобильное приложение»** — авиакомпании с функциональными мобильными приложениями
 19. Номинация **«Золото»** — «Аэрофлот — российские авиалинии»
 20. Номинация **«Серебро»** — Utair
 21. Номинация **«Бронза»** — S7 Airlines
 22. Критерии оценки: информационная наполненность, наличие возможности покупки билета, управления бронированием, регистрации.
 23. Номинация **«Колл-центры»** — авиакомпании с самыми эффективными колл-центрами.
 24. Номинация **«Золото»** — «Аэрофлот — российские авиалинии», «Ямал», S7 Airlines
 25. Номинация **«Серебро»** — «Нордавиа», «Якутия»
 26. Номинация **«Бронза»** — «Нордстар»
 27. Критерии оценки: наличие бесплатного колл-центра, время дозвона, качество предоставляемой информации.

Наша справка. Отраслевое агентство «АвиаПорт» — независимая российская информационно-аналитическая компания, специализирующаяся на сборе, обработке и распространении бизнес-информации об авиационной отрасли. Агентство, основанное в 1998 году, успешно реализует исследовательские и медийные проекты. Эксперты «АвиаПорта» имеют богатый опыт оценки качества услуг в авиатранспортной сфере. В 2016 году было проведено исследование и впервые представлен рейтинг «Сервис в российском небе», охвативший около 20 российских и иностранных авиакомпаний. На настоящий момент в исследованиях Агентства участвуют 25 авиакомпаний. Кроме того, с 2013 года компания проводит исследование терминальной инфраструктуры и пассажирских сервисов в российских региональных аэропортах, по результатам которого публикуется рейтинг аэропортов. Экспертами «АвиаПорта» оценено качество обслуживания пассажиров в 45 воздушных гаванях. Операторы почти 20 аэропортов на основе рекомендаций Агентства реализуют мероприятия, направленные на улучшение сервиса.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

В рамках «Транспортной недели 2017» обсудили ключевые вопросы регулирования беспилотников

Целью двух конференций на одну тему стала координация усилий Федеральных органов исполнительной власти, контрольно-надзорных органов, отраслевых и общественных организаций, а также разработчиков и эксплуатантов по развитию нормативной базы для беспилотной авиации на пути к бесшовному воздушному пространству будущего. Дискуссии прошли в режиме живого диалога, позволив участникам не только обозначить барьеры внутри рынка БВС, но и наметить пути решения имеющихся проблем. Более подробно темы категорирования БАС обсудили 18 декабря в ГосНИИ ГА на конференции «Беспилотники. Актуальные вопросы», о чем мы также планируем рассказать.

Британский концерн BAE Systems включился в гонку по созданию гиперзвуковых дронов

BAE Systems совместно с Манчестерским университетом объявили об успешном завершении летных испытаний гиперзвукового летательного аппарата Magma Concept, использующего передовые технологии управления в безвоздушном пространстве. В будущем БЛА станут еще более смертоносным оружием благодаря новой технологии «Безвоздушного полета» («Flapless flight»), которая сделает их легче и малозаметнее, сообщает Daily Mail. Напомним, в ноябре прототип перспективного гиперзвукового ЛА продемонстрировал Китай. Ранее гендиректор корпорации «Тактическое ракетное вооружение» Борис Обносов назвал срок появления гиперзвуковых БПЛА в России.

Более 20 дронов планируют задействовать зимой в патрулировании водоемов Москвы

Об этом журналистам сообщил заместитель руководителя территориального органа — главный государственный инспектор по маломерным судам по Москве Владимир Волков. «Мы в структурах государственной инспекции по маломерным судам завершаем подготовку операторов беспилотных летательных аппаратов, у нас четыре беспилотных летательных аппарата типа Фантом-3. Разрешение на полеты получены, в настоящее время завершается соответствующие организационные вопросы, и в декабре будет завершена полностью по двум программам подготовка операторов. Мы надеемся, в зимний период 2017-2018 гг. эти аппараты начать использовать», - сказал Волков.

Систему защиты от беспилотников испытали в базовом немецком аэропорту концерна Airbus

Немецкая компания Hensoldt провела в аэропорту концерна Airbus в Финкенвердере испытания системы защиты от дронов Xpeller. Как сообщает Defense Aerospace, в рамках испытаний система обнаруживала БЛА и «глушила» управление ими, одновременно передавая координаты сотрудникам безопасности. В состав системы Xpeller входят радиолокационные станции, телевизионные и тепловизионные камеры и системы радиоэлектронного подавления. Система позволяет организовать круговое наблюдение за воздушным пространством аэропорта. По итогам испытаний выяснилось, что Xpeller не вносит помех в работу аэропортовых радиолокационных систем и систем связи.

«Алмаз — Антей» назвал оптимальные способы противодействия беспилотникам

Истребители-беспилотники с многозарядными дробовиками и сверхмалые ракеты могут быть оптимальным способом борьбы с малоразмерными беспилотными летательными аппаратами (БПЛА). Такое мнение высказал генеральный конструктор концерна ВКО «Алмаз — Антей», замгендиректора Павел Созинов. По его словам, с точки зрения концерна, оптимальный способ противодействия таким объектам — это применение других беспилотников, оснащенных обычными многозарядными дробовиками. Другой способ борьбы с БПЛА — малые или сверхмалые ракеты. «Такие изделия существенно дешевле, чем, например, ракета, которая сегодня используется в ПЗРК «Игла».

В США показали контейнерный беспилотник Northrop Grumman для запуска с истребителя

Новые беспилотники Dash X, которые в Northrop Grumman также обозначают как Remedy, размещаются в небольшом контейнере, по форме напоминающем корпус кассеты авиационной бомбы. Этот контейнер должен сохранять беспилотник от возможных повреждений. Параметры контейнера не уточняются. Dash X оснащен складными крылом и хвостовым оперением. После запуска и раскладывания размах его крыла составляет 3,7 метра. Аппарат способен выполнять полеты на скорости до 110 километров в час и находиться в воздухе до десяти часов. Аппараты запускались в аэропорту Футхилл с легкого турбовинтового самолета Bombardier Dash 8.

Применение беспилотных технологий обсудили на форуме «Арктика: настоящее и будущее»

Модератором сессии выступил Владимир Воронов, начальник центра перспективных исследований Группы «Кронштадт». Он же открыл мероприятие докладом «Беспилотная роботизированная транспортная система для Арктической зоны Российской Федерации», в котором анонсировал возможность создания для этой задачи консорциума с участием крупнейших заинтересованных федеральных, региональных и отраслевых предприятий. По оценке Группы «Кронштадт» роботизация воздушного судна позволит снизить стоимость летного часа на 30 процентов за счет увеличения оборачиваемости и за счет снижения фонда оплаты труда (летный персонал заменяется на наземных операторов).

Жителям Нью-Джерси в нетрезвом состоянии власти хотят запретить использование дронов

Власти американского штата Нью-Джерси намерены законодательно запретить управление беспилотными летательными аппаратами в состоянии алкогольного опьянения, передаёт телеканал RT со ссылкой на CBS. «Установление чётких инструкций использования БПЛА поможет сохранить общественную безопасность и помешать людям применять дроны в криминальных целях», — цитирует телеканал одного из авторов законопроекта Винсента Мацзео. Отмечается, что подготовленный законопроект предусматривает штраф за управление беспилотными летательными аппаратами в нетрезвом состоянии до 1 тысячи долларов США.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Владимир Путин призвал не строить домыслы вокруг катастрофы под Смоленском
Он назвал «блефом и несуразицей» очередные попытки Польши возложить ответственность на Россию за катастрофу самолета польского президента под Смоленском. «Чушь какая-то!» — заявил глава государства.

Также Владимир Путин прокомментировал сообщения о взрывах на борту. «Если на борту были взрывы, а самолет-то откуда взлетел? Из Москвы или из Варшавы? Или какие-то российские агенты туда (в самолет) пробрались и положили взрывчатку — так что ли? Ищите у себя тогда», — добавил Путин, комментируя заявления польской стороны, в частности, министра обороны Польши Антони Мачеревича о том, что на борту самолета произошли взрывы, к которым может быть причастна Москва. При этом он напомнил о выводах специально созданной комиссии, которая заключила, что взрывов на борту самолета Качиньского не было. «Нет, нужно накручивать на голом месте», — добавил Путин.

Глава Минтранса РФ рассказал, когда отправится первый рейс в Египет
Первый рейс между Москвой и Каиром может состояться уже в начале февраля, заявил журналистам на брифинге в рамках «Транспортной недели 2017» глава Минтранса РФ Максим Соколов.

По словам Соколова, на реальное открытие российских рейсов между Москвой и Каиром понадобится около полутора месяцев после подписания протокола о возобновлении авиасообщения с Египтом. «Текст правительственного протокола, о котором говорил Президент, предварительно согласован с египетской стороной, прошел все согласования, изданы все необходимые распоряжения и получены полномочия. Поэтому вопрос подписания будет зависеть от скорости египетской стороны», — отметил он. Ранее Максим Соколов говорил, что первой российской авиакомпанией, которая начнет регулярные полеты в Египет после принятия решения об их возобновлении может стать Аэрофлот. Заявки остальных рассматривает Росавиация.

Инженеры ЦАГИ испытали тормозное устройство для авиационных систем спасения
Эксперименты проводились в трансзвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ. Заказчик работ — АО «ГосНИИМаш».
Тормозное устройство позволит уменьшить отклонение от заданного места приземления.

Задачей испытаний было определение скорости раскрытия щитков тормозного устройства, а также их прочности и живучести. Специалисты ЦАГИ проверили стабилизатор изделия на малых скоростях, до числа Маха, равного 0,5. Работа тормозного устройства фиксировалась высокоскоростной видеокамерой. Одновременно измерялись нагрузки в наиболее уязвимых местах конструкции щитков в процессе их раскрытия. «Подобные исследования в трансзвуковой трубе Т-106 проводятся нечасто. Интересен сам факт испытания реального объекта на натурном режиме полета», — пояснил руководитель лаборатории отделения аэродинамики ФГУП «ЦАГИ» Петр Савин. По результатам испытаний приняты рекомендации.

Авиавласти Китая проверили опасность дронов для пассажирских ВС
Администрация гражданской авиации Китая занялась исследованием опасности, которую могут представлять дроны для самолетов. Первые экспериментальные столкновения с макетом носовой части самолета уже проведены.

Испытания проводились на авиабазе экспериментальной авиации в Сянбэе. В них использовались два дрона DJI Phantom 4. На специальных подвесах БЛА размещали в воздухе таким образом, чтобы при столкновении они ударяли в край ветрового стекла кабины пилотов и в его середину. Одновременно проводилось компьютерное моделирование попадания дронов в ветровые стекла самолетов, передние кромки крыла и хвостового оперения, а также в двигатели. Расчеты проводились для квадрокоптеров массой 1,2 и 1,8 кг и для беспилотников самолетного типа массой 1,8 и 3,6 кг. По результатам исследования китайские авиационные власти намерены выработать новые правила полетов дронов.

Офицер ракетных войск Украины рассказал всю правду о гибели рейса MH17
Бывший майор Вооруженных сил Украины Юрий Батурин рассказал сенсационные подробности о том, как в небе над востоком Украины 17 июля 2014 года был сбит малайзийский Boeing, выполнявший рейс MH17.

В июле 2014 года он занимал должность начальника командного пункта воинской части А-1215 зенитно-ракетных войск под Харьковом. В день гибели MH17 Батурин лично видел тот пассажирский Boeing на локаторах. А военнотружашие, которые занимались перебазированием техники 156-го зенитно-ракетного полка в район села Зароженское, ехали именно в его часть. В составе техники, которую они перевозили, был и ЗРК «Бук». По мнению Батурина, Boeing был поражен ракетой с территории Украины. Примечательно, что показания Батурина совпадают с выводами комиссии концерн «Алмаз-Антей», специалисты которого провели несколько экспериментов для установления истинной картины трагедии.

ДОСААФ в будущем году займётся продлением сроков эксплуатации авиапарка
Одна из основных задач авиакомплекса ДОСААФ — продление сроков эксплуатации и ресурса воздушных судов, а также их ремонт, сообщил зам. председателя оборонной организации генерал-лейтенант Валерий Ретунский.

Он отметил, что в 2017 году продлён срок эксплуатации 252 единиц ВС и агрегатов, в том числе: самолётов - 57, вертолетов — три, планеров — восемь, двигателей - 33, различных агрегатов — 151. Сейчас на пономерном учёте в ДОСААФ состоят 33 типа ВС: 17 типов самолётов общей численностью 818 штук, пять типов вертолётов (214 штук), 11 типов планеров (239 штук), сказал генерал. Ранее он сообщил, что в 2017 году ДОСААФ осуществлял деятельность на 95 аэродромах и трёх посадочных площадках. В этот период выполнено более 29 тысяч 332 полёта самолётами, вертолётами с общим налётом 11 тысяч 740 часов. В том числе выполнено 201 тысяча парашютных прыжков.

БЕСПРЕДЕЛ!

Посадка на перекур

Мастер-класс от «Победы»: Как заработать на борьбе с дурными привычками пассажиров



И на железной дороге борьба с куревом ведётся не на жизнь, а на смерть. Пассажирам ничего не остаётся, как терпеть до длительной стоянки и курить в специально отведенных резервациях. В самолёте же деваться некуда, и остаётся только ждать окончания полёта.

Люди старшего поколения помнят, что в 60-х и в первой половине 70-х годов курить на борту разрешалось, причём прямо в салоне: во всех магистральных самолётах стояли кресла с пепельницами в подлокотниках. Правда, разрешение начинало действовать только тогда, когда самолёт, набрав нужную высоту, занимал эшелон полёта. Курить можно было только на рейсах продолжительностью более 3 часов. Система кондиционирования воздуха не была совершенной, и запах дыма распространялся по всему салону.

В 2000 году было запрещено курение на рейсах продолжительностью до двух часов. С первого июля 2001 года пассажиры перестали курить на чартерных курортных четырехчасовых рейсах. 15 ноября 2001 года запрет на курение стал действовать на 93 рейсах. Нынешнее ограничение полностью прекращает употребление табака на всех самолетах «Аэрофлота», летающих в 54 страны. Последним рейсом, где во время полета пассажирам еще разрешалось курить, был рейс SU527 «Москва-Шанхай»: самолет вылетел из российской столицы 30 марта в 22.30 по московскому времени и вернулся уже «некурящим».

Запрет, впрочем, легко объясним, и не только опасением, что неаккуратный курильщик сунет «бычок» туда, куда его совать не следует. Нужно куда-то девать табачный дым. В поездке это проблемы не составляло — достаточно было открыть дверь в тамбур для перехода из одного вагона в другой. А что делать в самолёте, где никакие двери и окна не открываются!

Как бы то ни было, история эта вызывает вопросы. Главный из них — кем санкционированы вынужденные посадки «на перекур»: директивой свыше или это инициатива самой «Победы».

В мировой практике запрет курения на борту ВС распространен почти повсеместно. К числу авиакомпаний, которые ввели полный запрет курения на борту, относятся Air Canada, Air France, Delta, Emirates, Finnair, Lufthansa и многие другие. Иностранные суды неоднократно выносили решения о привлечении к различным видам ответственности пассажиров, курящих на борту — вплоть до уголовной. Так, например, в январе 2017 года королевский суд Бирмингема (Соединенное Королевство) признал виновным пассажира авиакомпании Monarch Джо-на Кокса, который курил на борту самолета, совершавшего рейс в Шарм-эль-Шейх. Кокса приговорили к 4 годам и 6 месяцам тю-

ремного заключения за создание угрозы безопасности на борту ВС. Апелляционный суд увеличил наказание до 9 лет и 6 месяцев.

Статистика свидетельствует, что в России количество инцидентов данного типа сокращается. Если в 2016 году зафиксировано 1525 фактов курения на борту самолетов «Аэрофлота», то за 8 месяцев 2017 года — 411 инцидентов. Причем четверым пассажирам было отказано в обратной перевозке согласно пункту 1.6 статьи 107 ВК РФ (за угрозу безопасности полета).

В мусульманских странах борьба с курением ведётся более радикально. В самолетах авиакомпаний ОАЭ в туалетах висят таблички, которые сообщают о том, что за курение на борту наступает уголовная ответственность (по законодательству ОАЭ). В Сау-



довской Аравии пассажир, куривший на борту, был приговорен... к 30 ударам плетью. Но ни в одном из приведённых эпизодов вынужденных посадок не было.

В новой редакции Токийской конвенции ИКАО предлагается определить ряд правонарушений в рамках трехступенчатой системы. В категории первого уровня рассматриваются наиболее тяжкие правонарушения. К ним относятся правонарушения, совершенные в отношении членов экипажа: как например, нападение, физическое или словесное запугивание, вмешательство в исполнение их обязанностей и отказ подчиниться указаниям. В этом разделе также рассматриваются правонарушения против других лиц на борту воздушного судна, включая акты физического насилия и посягательства сексуального характера.

Категория второго уровня касается менее тяжких видов поведения на борту воздушного судна, включая преднамеренное уничтожение имущества и употребление спиртных напитков, ведущее к интоксикации. Категория третьего уровня охватывает поведение, которое хотя и не было конкретно упомянуто в предыдущих двух категориях, однако может представлять серьезные проблемы для безопасности воздушного судна. Это касается таких актов, как курение в туалете, повреждение

устройства обнаружения дыма и использование портативного электронного устройства, когда его использование запрещено.

Специальный подкомитет Юридического комитета ИКАО принял «Новый документ для модернизации конвенций о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов». В нем говорится, что пассажир, курящий на борту, будет считаться совершившим преступление в том случае, если он своим курением создал угрозу безопасности полёта. Иначе говоря, если дым от его сигареты идёт в салон или если он бросает радикально. В самолетах авиакомпаний ОАЭ в туалетах висят таблички, которые сообщают о том, что за курение на борту наступает уголовная ответственность (по законодательству ОАЭ). В Сау-



Такое указание содержит лишь свод правил поведения пассажиров на борту воздушного судна, составленный в авиакомпании «ЮТэйр». Однако безусловным оно не является. Любому нарушителю (в том числе курильщику) выносятся предупреждение в устной форме, если же оно не действует — в письменной. В данном виде оно составляется на специальном бланке, содержащем графы с указанием номера рейса, даты его выполнения, бортового номера воздушного судна, фамилии и имени отца пассажира-нарушителя и номера его места в салоне. Предупреждение касается любых правонарушений, включая и курение.

В документе содержатся слова: при нарушении хотя бы одного из перечисленных требований командир воздушного судна может принять решение о посадке в ближайшем аэропорту и снять вас с рейса. Обращаем внимание: может принять решение, а не обязан. Собственно говоря, аналогичный подход подразумевают и документы ИКАО.

Понятно, если на борту произошёл дебош: тогда необходимость в вынужденной посадке очевидна. Дебошир может покалечить пассажиров и экипаж или вывести из строя какие-либо бортовые системы. Курильщика же достаточно заставить загасить сигарету, а сдать полицейским его можно и в аэропорту прибытия. Вынужденная по-

садка непременно вызовет дополнительные расходы на обслуживание, как аэропортовое, так и аэронавигационное, а также на доправку топливом, обеспечение безопасности и т.п.

Лишней посадки стремятся избежать даже полносервисные перевозчики, не говоря уже про лоукостеров, которые экономят на всём. Добавим также, что аэропорт, где должна быть осуществлена вынужденная посадка, должен иметь возможность принять самолёт, «терпящий бедствие». Такой возможности может и не быть по разным причинам: неблагоприятная погода, ремонт ВПП или просто загруженность аэропорта. А круги в зоне ожидания — это трата топлива, а, следовательно, и денег.

Рассматриваемый вопрос имеет и другую — самую важную сторону: от вынужденной посадки страдают другие, ни в чём не повинные пассажиры, которых на борту может быть до 200. В их числе могут оказаться те, кто летит на срочную операцию, в ответственную командировку, иные торопятся на свадьбу или на похороны — эти события не отложить. Если на борту находятся военные, будь то солдаты или офицеры, опоздание к месту службы (или командировки) может обернуться для них дисциплинарным взысканием. У бизнесменов может сорваться сделка, учёные опоздают на конгресс, где их выступления ждут сотни коллег, или форум, студенты, решившие на выходные «сгонять» домой, рискуют не попасть туда вовсе или пробыть дома меньше, чем хотелось бы. А те, кто, напротив, возвращаются на занятия, не являясь на них вовремя.

Есть и более проблемные последствия. Скажем, опоздание для северянина на стыковочный рейс к теплым морям! Прощай мечта о тягелом заработанном отпуске, а с ней и деньги за тур... Одним словом, незаслуженно наказаны будут все. «Победой» создан прецедент коллективной ответственности за вину одного! Казус для учебников по юриспруденции.

Необходимость в вынужденной посадке может быть только в случае, когда речь идёт о здоровье или жизни хотя бы одного пассажира. Именно такой случай произошёл в ночь на 15 декабря. Самолет Boeing 757 авиакомпании Azul Air, вылетевший в пятницу ночью в Таиланд из Новосибирска, спустя два часа после взлёта вернулся в аэропорт вылета в связи с открывшимся у одного из пассажиров носовым кровотечением, которое не смогли остановить на борту. Пассажир был снят с рейса и доставлен в больницу, а самолёт в 05.35 местного времени благополучно вылетел на Утапао. Остальные пассажиры после вынужденной посадки не покидали борт. Несомненно, что ситуацию они восприняли с пониманием — с каждым может случиться.

А когда причиной вынужденной посадки становятся чьи-то амбиции — это понять невозможно. Руководство «Победы» рекомендует остальным пассажирам, пострадавшим каким-либо образом от непредвиденной задержки, подавать в суд на «виновного в вынужденной посадке», то бишь, на уже и так жестоко наказанного «курильщика». Мало того, что это несправедливо, это еще и юридически безграмотно: дважды за один проступок не наказывают.

А вот обратиться в общество защиты прав потребителей с иском (желательно коллективным) к авиакомпании, нарушившей условия договора о перевозке, мы бы посоветовали пассажирам «рейсов для некурящих». И со своей стороны сами попросим транспортную прокуратуру дать этим фактам правовую оценку. В связи с чем просим считать эту публикацию нашим официальным заявлением!

Полина КАРЛОВА



Сейчас я понимаю, как мне повезло, в отличие от моей давней коллеги Карен Уолкер, ныне редактора американского ежесычника Air Transport World. Я улетел той же компанией и тем же маршрутом за два дня до неё. А она решила остаться в Лондоне на выходные. То, что произошло с ней дальше, г-жа Уолкер описала в блоге на сайте своего журнала. Представляется нелишним познакомиться с этим читателям «Воздушного транспорта». Тем более, что зима в их широтах еще впереди.

«Сейчас три часа ночи, понедельник 10 декабря, и я пишу эти строки, сидя на голом полу в пятом терминале лондонского аэропорта Хитроу.

Между тем, British Airways должна была доставить меня регулярным рейсом домой в Вашингтон ещё в воскресенье вечером по тамошнему времени. Но накануне в Лондоне заморосил дождь, затем пошёл небольшой снег и нормальный ход вещей прервался. К моему приезду в терминал тут уже отложили или вовсе отменили прилет и отправле- ние десятков рейсов, главным образом, на европейских маршрутах. И повсюду росли длинные очереди людей, ожидающих перерегистрации или приглашения на посадку.

Снегопад был не бог весть каким обильным и никоим образом не походил на снежную бурю, на фоне которой происходит действие романа Артура Хэйли «Аэропорт», но оказался достаточным, чтобы мгновенно парализовать работу крупнейшей воздушной гавани британской столицы. Хотя ничего внезапного в том, что дождь перешёл в снег не было — именно такой прогноз и передавали. Тем удивительнее было видеть, что British Airways, как и ее базовый аэропорт, оказались не готовы справиться с заурядной ситуацией. Оставалось гадать — а как было бы в более нестандартном случае?

Посадку на рейс, который British Airways выполняла в рамках кодшеринга с American Airlines, задержали в общей сложности примерно на три часа. Сначала по причине обнаружившейся нехватки выдвижных галерей — рукавов для приёма пассажиров из разом скопившихся самолётов. Потом вдруг потребовалось выгрузить какой-то чемодан из багажного отсека уже после того, как мы расселись в салоне. Затем из-за затянувшейся процедуры обработки фюзеляжа нашего лайнера против обледенения.

Когда, наконец, самолёт был готов и, казалось, вот-вот отчалит, раздался непонятный громкий хлопок, и в салоне стало темно. «Сбой в работе вспомогательной силовой установки (ВСУ), — объяснил, извинившись, командир воздушного

Зимние сюрпризы по-британски

Сердитый репортаж из ночного Хитроу



судна. — Требуется запустить её повторно».

Пока шел перезапуск ВСУ, нас сразило сообщение много хуже: лимит непрерывной работы экипажа нашего рейса в случае его выполнения истечет во время полета, а запасной смены ему нет. Это вынуждает компанию отменить рейс, а пассажирам придётся покинуть самолёт. После этого мы протомились на борту ещё целый час — объявили, что необходимо дождаться работников наземной службы, без которых ну, никак невозможна высадка пассажиров.

Нам также сказали, что предстоит пройти пограничный контроль, забрать выгруженный из самолета багаж и вернуться в предпосадочный накопитель, где сотрудники авиакомпании должны оформить каждого на ближайший завтрашний рейс в Вашингтон, а потом разместить в гостинице.

Однако, оказавшись снова в терминале и дойдя до накопителя, мы не застали там ни одного человека в униформе. Всем скопом полпелись обратно через извилистую систему длиннющих внутренних переходов пятого терминала. Она включает два набора эскалаторов и подъёмников. Ни один из эскалаторов не работал, а из трёх лифтов функционировали только два. Как и следовало ожидать, перед ними невольно образовалась давка. Но гораздо худшее ждало впереди...

Очередям к стойкам пограничного контроля не было видно конца и, казалось, они застыли навсегда. Вокруг снова — никого из ответственных сотрудников British Airways или аэропорта. Никаких регулирующих и указующих надписей. Сплошная сумятица среди массы пассажиров отменённых рейсов, пытающихся понять, в хвост какой именно очереди следует встать с тем или иным паспортом. В конце концов, это уже не имело особого значения. Все они слились в одну гигантскую пробку. Я провела в ней на ногах три часа. А вместе со мной — множество пожилых людей и родителей с малыми детьми. Но призна-

легчить нашу участь после рассвета, ну, хоть кто-то от них должен быть вместе с нами, вселяя своей безупречной униформой спокойствие и надежду. Но зримых признаков того, что они считают себя работающими в индустрии сервиса не видно. Как нет и свидетельств их готовности встать, а точнее лечь на место своих клиентов на полу в терминале Хитроу»...



ков персонала, который помог бы обслужить их первыми, так и не появилось.

Пройдя, наконец, пограничный контроль, в зоне выдачи багажа моим глазам предстал не меньший хаос. Горы сваленных на пол чемоданов с бирками и без громоздились по всему залу. И никого, кто сумел бы помочь отыскать среди них свой. Шёл уже второй час ночи, когда по громкой связи незримый представитель British Airways строгим голосом произнёс, что если кто не смог найти свой багаж, то следует покинуть зону его выдачи. Нам также сообщили, что авиакомпания, к сожалению, не сможет обеспечить ночлег поскольку гостиница — де ввиду позднего времени уже закрыта и откроется только в пять часов утра.

И вот я сижу с ноутбуком на полу в холодном терминале Хитроу, когда часы показывают уже 3:30. Сижу без билета на рейс домой. Без дорожной сумки. Без всякого представления когда выберусь отсюда. Слава Богу, можно войти в интернет. Однако попытки выяснить что-либо на вебсайтах обеих авиакомпаний-партнеров тщетны. Как будто они специально запрограммированы зависать в случае чрезвычайной ситуации и именно тогда, когда их информация нужнее всего клиентам.

Вокруг меня сгрудились столь же усталые, продрогшие, спящие вповалку люди, разделяющие со мной вынужденную ночёвку на полу. Как и я, все они — пассажиры British Airways. Нет лишь никого из персонала перевозчика или аэропорта. Даже если где-то за кулисами и идёт работа, чтобы об-

Ровно семь лет назад я попал в аналогичную ситуацию там же, в Хитроу — только не перед отлетом, а по приземлении, так что ночевать на полу пятого терминала мне не довелось. Но вместе с тремя сотнями пассажиров пришлось провести лишних два часа в салоне «Боинга» после семичасового перелета через океан в ожидании разрешения на причаливание к терминалу. Все только потому, что в те дни в Хитроу выпал первый снег, а для уборки его не было достаточно эффективных технологий, оборудования и персонала.

После этого я разразился злой заметкой «Взятие снежного городка» (см. «ВТ», №52 за 2010 г.). Пред рождественский коллапс, постигший главные воздушные ворота туманного Альбиона, вызвал большой скандал и жесточайшую критику компании, управлявшей тогда аэропортом, и его администрации, оказавшимися бессильными и безоружными перед вполне себе заурядными осадками.

С тех пор сменились управляющая компания и руководство Хитроу, выделены сотни миллионов фунтов на обеспечение бесперебойной работы в любую погоду. Но, похоже, клиенты аэропорта и пользующихся им авиакомпаний по-прежнему не застрахованы в зимний сезон от сюрпризов, подобных описанному. И это — еще одна загадка местной природы.

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

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Спрос на новые пассажирские китайские лайнеры COMAC C919 побил все прогнозы

Перспективный ближнемагистральный пассажирский лайнер COMAC C919 пользуется большой популярностью. В частности, представители авиастроительной корпорации сделали заявление о том, что подписаны контракты на поставку 785 воздушных судов этой модели, что значительно превосходит ранее сделанные прогнозы. Российские специалисты полагают, что в ближайших перспективах спрос на отечественные самолёты MC-21 может приблизиться к 500 единицам, однако, важно учитывать, что по популярности китайские лайнеры COMAC C919 эти воздушные суда обойти не смогут, что обусловлено почти вдвое большей стоимостью российских лайнеров.

Американская Delta Air Lines хочет закупить у Airbus 100 пассажирских самолетов A321neo

По данным источников CNN, о сделке может быть объявлено уже в ближайшее время. Речь идет о покупке узкофюзеляжных пассажирских самолетов Airbus A321neo. Контракт предусматривает также приобретение авиадвигателей производства компании Pratt & Whitney, сообщает телеканал. По его информации, Delta Air Lines ранее вела переговоры с американской корпорацией Boeing о закупке 100 авиалайнеров 737 Max 10, однако они сорвались. Как отмечает CNN, это станет очередным ударом для Boeing. Ранее Bombardier продала Delta Air Lines свои новые самолеты C Series по заниженной цене, из-за чего американский авиастроитель лишился контракта с указанным авиаперевозчиком.

В России разработали проект дирижабля для Арктики, не имеющий аналогов в мире

Российские специалисты разработали проект дирижабля грузоподъемностью 30 тонн, который можно использовать в условиях Арктики, сообщил начальник Международного научно-образовательного центра «Арктические транспортные системы и технологии» Института международных транспортных коммуникаций Российского университета транспорта Александр Вылиток. По его словам, применяемые технические решения делают эти дирижабли практически всепогодными, а также пригодными для круглогодичной эксплуатации в Арктической зоне. Возможны пассажирские, грузопассажирские, грузовой и специальные варианты компоновки дирижабля.

Emirates передан новый Boeing 777 с полностью переоборудованными каютами первого класса

Арабская авиакомпания Emirates получила новый пассажирский лайнер Boeing 777 с полностью переоборудованными каютами для пассажиров первого класса. Теперь абсолютно все каюты первого класса на борту широкофюзеляжного самолета оснащены иллюминаторами, даже те, которые расположены в центре. В ноябре прошлого года французская компания Vision Systems представила новые иллюминаторы для самолетов, имеющие функциональность планшетных компьютеров. Новая разработка получила название Acti-Vision Window. Такие иллюминаторы, состоящие из нескольких слоев пластика и стекла, предполагается устанавливать на бизнес-джеты.

Turkish Airlines и Boeing отметили первую поставку первого лайнера Boeing 777 Freighter

Это первое из двух воздушных судов, которые должны быть переданы Turkish Airlines в этом году по условиям заказа. «Прибытие первого 777 Freighter — новая веха в развитии нашего бизнеса грузовых перевозок, — сказал г-н Илькер Айчи, председатель совета директоров и председатель правления Turkish Airlines. — В этом году объем перевезенных грузов практически достиг 1 миллиона тонн, что на 29 процентов больше, чем в прошлом. Это, без всякого сомнения, выдающийся результат. Мы уверены, что поставка нового самолета принесет большую пользу нашему быстрорастущему бизнесу грузовых перевозок и приведет к расширению маршрутной сети из нашего хаба в Стамбуле».

Пентагон: Действия российских ВС в Сирии не повлияют на приоритеты США в этой стране

«Заявление Президента РФ о решении вернуть домой значительную часть российского воинского контингента в Сирии не повлияет на приоритеты и задачи США в этой стране», — заявил представитель минобороны США Эрик Пэхон в ответ на просьбу корреспондента ТАСС прокомментировать сделанное Владимиром Путиным объявление на российской базе в сирийском Хмеймиме. «Коалиция будет и дальше осуществлять действия в Сирии с целью поддержки местным силам, завершения разгрома группировки «Исламское государство» и стабилизации обстановки на освобожденной территории, что позволит сирийцам и другим беженцам вернуться домой», — добавил Пэхон.

Минтранс Австрии: Банкротство авиакомпании Niki затронет не менее 40 тысяч пассажиров

Правительство Австрии предпринимает экстренные меры по возвращению на родину австрийских граждан, купивших билеты на обанкротившуюся авиакомпанию Niki. Всего необходимо вернуть на родину около 40 тысяч австрийцев, отметили в минтрансе. Первых пассажиров начали перевозить силами других авиакомпаний. Если их мощностей не хватит, тогда будут организованы чартерные рейсы Austrian Airlines. Niki призвала пассажиров обращаться к туроператорам для прояснения ситуации с обратными билетами. Для тех, кто забронировал рейс напрямую, власти организуют акцию по возвращению домой. Финансирование авиаперевозок будет обеспечено из федерального бюджета.

Пролетая над территорией Германии, самолет A380 «нарисовал» в небе рождественскую елку

По информации портала Flightradar24, широкофюзеляжный пассажирский самолет авиакомпании Airbus A380 совершал тренировочный полет. Он вылетел из Гамбурга и вернулся туда же. Полет занял пять часов 22 минуты. Траектория самолета вышла в виде новогодней елки с шарами. «Ранний рождественский подарок от Airbus A380. Рождественская елка и верхушка», — говорится в сообщении портала в Twitter. Пилоты самолетов нередко «рисуют» изображения в ходе тренировочных полетов. В августе пассажирский лайнер Boeing 787 Dreamliner «нарисовал» в небе над США свою проекцию в ходе тестирования нового двигателя компании Rolls Royce.

Предваряя запланированный ранее рабочий визит в Египет, Президент России изменил согласованный маршрут и посетил Сирию. На авиабазе Хмеймим главу Российского государства встречали Президент Сирийской Арабской Республики Башар Асад, Министр обороны России Сергей Шойгу и командующий российской военной группировкой Сергей Суровикин.

Владимир Путин и Башар Асад обсудили итоги борьбы с терроризмом в стране. Президент России подчеркнул, что высоко оценивает результаты антитеррористической операции. «Это важно и для Сирии, и для России, и для всего мира», — сказал глава государства. Он также выразил готовность вместе в Турции и Ираном оказать содействие в восстановлении мирной жизни в Сирии.

Глава Российского государства и Президент Сирии Башар Асад провели встречу с российскими офицерами и заслушали доклад командующего группировкой войск и сил Российской Федерации в САР о ходе операции по освобождению Сирии от террористов. Владимир Путин поблагодарил российских военнослужащих, которые принимали участие в антитеррористической операции в Сирии и обеспечивали её проведение. Обращаясь к представителям российского военного контингента, Владимир Путин сказал:

Здравствуйтесь, товарищи!

Самое главное для военного человека — и мы с вами это хорошо знаем — защита своего Отечества, своего народа. В этом не только смысл всей военной службы, но и всей жизни тех, кто посвятил себя служению своему народу.

При этом свой основной экзаме́н на верность Отчизне воин сдаёт именно в условиях боевых

Прощай оружие!

Владимир Путин прилетел в Сирию, чтобы вернуть наших «соколов» домой



действий, сопряжённых с огромным риском для жизни и здоровья. Здесь, в Сирии, вдали от родных рубежей, вы выполняете именно эту задачу — защищаете нашу страну. Потому что, помогая народу Сирии сохранять свою государственность, отбивать атаки террористов, вы наносите и несли сокрушительный удар, поражение тем, кто напрямую, нагло и открыто угрожал этой стране.

Мы никогда не забудем о жертвах и утратах, которые понесли в борьбе с террором и здесь, в Сирии, и у нас в России. Но это не заставит нас сложить руки и отступить. Это вообще не в характере нашего народа. Напротив, эта память даст нам дополнительные силы для искоренения того абсолютного зла, которым является терроризм, под какой бы личиной он ни прятался и ни маскировался.

Да, угроза террористических проявлений во всём мире ещё

очень высока. Однако задача борьбы с вооружёнными бандами здесь, в Сирии, задачу, которую необходимо было решать с помощью широкомасштабного применения вооружённых сил, в целом решена — решена блестяще. Поздравляю вас!

Наши Вооружённые Силы, предприятия военно-промышленного комплекса показали растущую мощь Российской армии и флота, высокую боеспособность частей и соединений.

Лётчики, моряки, силы спецопераций, разведка, военнослужащие органов управления и снабжения, военной полиции, медицинской службы, сапёры, советники в боевых порядках сирийской армии проявили лучшие качества русского, российского солдата: мужество, героизм, слаженность и решительность, блестящую выучку и профессионализм.

Родина гордится вами. Убеждён — вы всегда будете верно служить Отечеству, защищать и отстаивать наши национальные интересы, страну и её граждан.

Сирия сохранена как суверенное независимое государство. В свои дома возвращаются беженцы. Созданы условия для политического урегулирования под эгидой Организации Объединённых Наций. В соответствии с международными соглашениями, в Сирии продолжает работать Российский центр по примирению враждующих сторон.

Здесь созданы и на постоянной основе будут действовать два пункта базирования: в Тартусе и Хмеймиме. И если террористы вновь поднимут голову, то мы нанесём им такие удары, которых они пока и не видели.

За два с небольшим года Вооружённые Силы России вместе с сирийской армией разгромили наиболее боеспособную группировку международных террористов. В этой связи мною принято решение: значительная часть российского воинского контингента, находящегося в Сирийской Арабской Республике, возвращается домой, в Россию.

Вы с победой возвращаетесь к своим родным очагам, своим близким, родителям, жёнам, детям, друзьям.

Министру обороны, начальнику Генерального штаба приказываю: приступить к выводу российской группировки войск в пункты их постоянной дислокации.

Родина ждёт вас, друзья! В добрый путь! Благодарю вас за службу.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

СК возбудил уголовное дело в отношении собственника «ВИМ-Авиа» Рашида Мурсекаева

СК России продолжает расследование дела о хищении денежных средств пассажиров работниками ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» (ч. 4 ст. 159 УК РФ). В связи с установлением новых фактов возбуждено уголовное дело в отношении собственника авиакомпании Рашида Мурсекаева, бывшего гендиректора Александра Кочнева, бывшего первого заместителя гендиректора — финансового директора Алевины Калашниковой и главного бухгалтера Екатерины Пантелеевой. В их действиях усматриваются признаки преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 201 УК РФ (злоупотребление полномочиями). Уголовные дела соединены в одном производстве, сообщили в пресс-службе СКР.

Судебные приставы Свердловской области арестовали вертолет R44 за долги по зарплате

Металлургический завод города Качканара лишился воздушного судна — вертолета R44 за долги по заработной плате перед своими работниками. В районный отдел судебных приставов поступили исполнительные документы о взыскании с ОАО заработной платы 450 работникам предприятия на общую сумму порядка 16 миллионов рублей, а также о взыскании налогов и сборов в размере более ста миллионов рублей и иных задолженностей. Имеющееся имущество организации находится в залоге у банков и кредитных организаций, однако на балансе предприятия имеется вертолет Robinson R44. В отношении указанного имущества составлен акт описи и ареста имущества.

В Арбитражный суд Москвы поступило пять исков Минобороны России к ОАО «Авиакор»

Общая сумма исков более 2,5 млрд рублей. Согласно материалам дела, два заявления оставлены без движения, так как к ним были приложены не все необходимые документы. Заседания еще по двум искам назначены на 19 и 29 января 2018 года. Заявление на самую большую сумму — 28,49 млн рублей пока не принято к производству. Детали исков, поданных Минобороны к «Авиакору», стороны не раскрывают. Скорее всего, речь идет о неустойке по государственным контрактам. В 2011 году завод получил заказ от Минобороны на производство 11 Ан 140 (стоимость одного самолета составляет порядка \$20 млн). Исполнены ли контракты с Минобороны в полном объеме, выяснить не удалось.

Бывших топ менеджеров компании «Трансаэро» подозревают в пропаже более 700 млн рублей

Конкурсный управляющий «Трансаэро» Алексей Белокопыт заподозрил бывшее руководство в растрате не менее 728 млн рублей, Следственный комитет РФ начал проверку деятельности бывших топ-менеджеров авиакомпании. Как уточняется, деньги были предназначены для выплаты кредиторам перевозчика в рамках конкурсного производства. Белокопыт направил заявление в правоохранительные органы с просьбой провести проверку ряда платежей авиакомпании в 2016-2017 годах. По мнению конкурсного управляющего, речь может идти о правонарушениях, предусмотренных девятью статьями УК РФ. Среди них — «Кража», «Мошенничество», «Присвоение или растрата».

Компания «Капитан» потребовала наказать «Толмачево» за нарушения закона о конкуренции

Поставщик бортового питания ООО «Капитан» оспаривает в суде решение новосибирского управления ФАС, отказавшего возбудить в отношении аэропорта «Толмачево» дело о нарушении закона о конкуренции. Ранее компания не смогла в суде доказать, что аэропорт препятствует ее работе. Как сообщало руководство аэропорта, в 2018 году в «Толмачево» планируется увеличение производственных мощностей цеха бортового питания аэропорта, открытого в 2012 году. Инвестиции в проект — 300 млн рублей. Новое производство позволит выпускать 16 тысяч рационов в сутки. Мощность действующего цеха — 3 тысячи рационов в сутки.

Приговор пилоту АК «Россия», летавшему по поддельным документам, оставлен в силе

Санкт-Петербургский городской суд оставил без изменений приговор Московского районного суда в отношении бывшего пилота авиакомпании «Россия» Андрея Манеева, совершившего около 50 рейсов. Ранее он был признан виновным в покупке свидетельства пилота коммерческой авиации и оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности. Манеев был оштрафован на 6 млн рублей и освобожден от наказания по амнистии. По версии следствия, фальшивые документы Андрей Манеев за 150 тысяч рублей получил от гендиректора «Крыльев Невы» Андрея Кочарыгина. Ранее суд приговорил последнего к пяти годам лишения свободы в исправительной колонии общего режима.



АЭРОНЕТ информирует!

В России начато ведение базы данных и организована «горячая линия» сообщений о происшествиях и инцидентах с ВС

же пользователь может описать в свободной форме случившееся и приложить фотографии.

До настоящего момента в России сбор информации о происшествиях с БВС до системно не осуществлялся ввиду отсутствия базы данных для фиксации любых, даже незначительных, на первый взгляд, случаев.

Глеб Бабинцев, генеральный директор Ассоциации АЭРОНЕТ:

«Анализ причин происшествий сможет выработать полезные рекомендации разработчикам и эксплуатантам беспилотной техники, сделать более обоснованным

нормотворчество, предотвратить системные проблемы в будущем. Это безопасность! Мы также сможем обеспечить развитие инструментов страхования в сфере беспилотных авиационных систем, объективно оценивая риски и ведя статистику».

Инициатива Ассоциации по организации службы расследования происшествий с БВС опирается и на информационное письмо от 14.06.2017г. руководителя Федерального агентства воздушного транспорта А.В. Нерадько руководителям территориальных органов Росавиации и руководителям организаций гражданской авиации, в

котором были определены основные направления взаимодействия Росавиации и Ассоциации АЭРОНЕТ как одной из наиболее крупных российских общественных организаций, с которой взаимодействует ФАВТ. Одним из направлений взаимодействия названа разработка и апробирование методик расследования, учета и анализа причин авиационных происшествий и инцидентов с БВС.

Недавнее поручение Министра транспорта Максима Соколова вновь уделено вопросам безопасности применения беспилотов, а для достижения цели Минтрансом и Росавиацией пред-

полагается использование всех каналов информирования граждан, вплоть до взаимодействия с авиамодельными кружками.

Первостепенная задача нового сервиса — начать сбор статистики авиационных происшествий с БАС и проанализировать причины подобных инцидентов. Это необходимо для правоохранительных органов, диспетчеров, а также для страховых служб. Именно формализация происшествий с БАС позволит эффективно использовать инструменты страхования в сфере БАС.

В первую очередь, сервис на правлен на разработчиков и эксплуатантов БАС, которые наиболее

осведомлены о причинах происшествий с БАС. Однако Ассоциация обращается и ко всем гражданам с призывом участвовать в сборе статистики. В случае серьезных инцидентов эксперты АЭРОНЕТ готовы активно участвовать в проведении технической экспертизы и выезжать на место происшествий.

Дополнительные данные: В 2016-2017 годах Управлением инспекции по безопасности полетов отмечалось увеличение числа случаев нарушения порядка использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами. По итогам 2016 года был зафиксирован 41 случай, за пять месяцев 2017 года — 26 случаев (за аналогичный период 2016 года — 12 случаев).

Некоторые из происшествий 2016-2017 гг. создавали риски для безопасности людей на земле, а также для безопасности полетов пилотируемых воздушных судов.



С 15 декабря 2017г. Ассоциация АЭРОНЕТ приступила к ведению отраслевой базы данных о происшествиях и инцидентах с участием БВС. Для сбора статистической информации организован онлайн сервис подачи уведомлений от граждан на сайте <https://aeronet.aero/>, а также запущена бесплатная горячая линия 8-800-500-99-22.

В электронной форме подачи сообщения указывается тип события, характер причиненного ущерба, тип БВС, адрес происшествия, ФИО заявителя. Так-