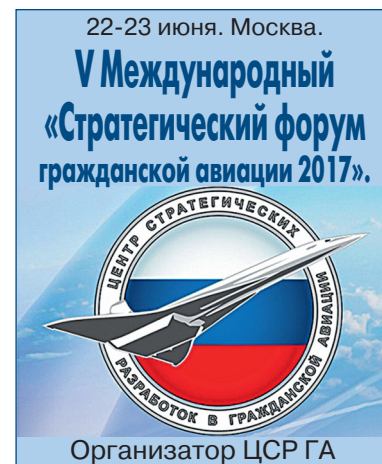


Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 24-25 (44131)
Июнь 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Подробности на с. 3, 4-5

В этом году Правительство выделит из бюджета на поддержку авиапрома 40 миллиардов рублей

Жизнь в эпоху мультимодальности

Агенты по продаже авиаперевозок осваивают новые специальности



Подробности на с. 2, 7

МАКС остается, но на месте не стоит

Активное формирование его выставочной программы подтверждает высокий потенциал российского рынка

Воздушный транспорт гражданской авиации № 24-25 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

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

© — 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. № 866

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



Основным спикером выступила Торговая клиринговая палата. Она представила не только свои новые проекты, но и команду их создателей во главе с Президентом ТКП Михаилом Баскаковым, сменившим на этом посту Александра Русса в конце прошлого года.

Традиционный доклад ТКП о

тенденциях и перспективах рынка пассажирских перевозок на этот раз не делал акцент на цифрах, а перешел к оценке событий. Основной тезис доклада — рынок сильно изменился и агентства стали жить хуже в плане финансовом, кадровом и технологическом. ТКП все эти проблемы понимает и старается их жизнь насколько воз-

Жизнь в эпоху мультимодальности

Агенты по продаже авиаперевозок осваивают новые специальности

В июне в Москве прошла ежегодная конференция «Транспортные услуги 2017». Ее бессменный организатор — Ассоциация агентств Воздушного транспорта (ААВТ) — совершил почти невозможное: на форум прибыли представители 113 организаций, в общей сложности более 300 специалистов из российских городов, в том числе и самых удаленных. Это отметила во вступительном слове Президент ААВТ Эвелина Бородина. Бесплатное участие сделало мероприятие еще более популярным, чем всегда.

можно облегчить, взяв курс на либерализацию.

Раньше агентство должно было иметь не менее 500 бронирований, чтобы стать членом ТКП. Теперь этот порог отменен и аккредитация «уже не зависит от

размера сапог». ТКП стала более открытой и клиентоориентированной организацией. Вместе с АРС «Сирена-Трэвел» разработан новый пакет продуктов, продвигается единый интерфейс для всех пользователей, активно ведутся

работы по всем видам транспортных услуг, а не только по авиаперевозкам, как прежде. «Но революций мы не планируем», — заявил Михаил Баскаков.

Продолжение на с. 6

МАКС остается, но на месте не стоит

Активное формирование его выставочной программы подтверждает высокий потенциал российского рынка

Нынешний год богат на различные авиационные выставки, салоны и праздники. О каждом из них наши читатели могут прочесть на страницах «ВТ». Но такое событие, как МАКС, всегда будет оставаться главным. За свою двадцатипятилетнюю историю он приобрел статус одного из самых представительных авиасалонов мира. Что нового можно будет увидеть на нём в июле, какие вопросы и проблемы обсудить и по каким направлениям будет развиваться отечественное и мировое авиастроение?

Ответы на эти и многие другие вопросы представители СМИ получили на организованной ТАСС пресс-конференции, посвящённой подготовке и проведению Международного авиационно-космического салона МАКС 2017. В мероприятии приняли участие заместитель Министра промышленности и

торговли Российской Федерации **Олег Бочаров**, директор по международному сотрудничеству и региональной политике Госкорпорации «Ростех» Виктор Кладов и генеральный директор ОАО «Авиасалон» Александр Левин.

Нынешний год отличается чередой особо значимых событий в

истории отечественной авиации, отметил Олег Бочаров. Все они являются результатом серьёзной работы авиационной промышленности, научно-исследовательских институтов, предприятий по производству комплектующих и т.п. Взлёт самолёта МС-21 — это результат дея-



тельности не только конструкторского бюро имени А.С. Яковлева (разработавшего проект самолёта, ныне известного под этим названием), но и кооперации многих предприятий, работающих в рамках данного проекта. Столь же значимым событием стал и первый полёт верто-

лёта Ка-62. В военной авиации эпохальным событием стало освоение истребителя-перехватчика МиГ-35. Новыми свершениями отмечена и деятельность конструкторского бюро имени С.В. Ильюшина.

Продолжение на с. 7



Известно, что в отличие от самолёта пилотирование вертолёта более сложное, что объясняется его меньшей устойчивостью и наличием дополнительного канала управления. Однако это то, что лежит на поверхности и без труда выявляется. Совсем другое дело установить психофизиологические особенности деятельности вертолётчиков, игнорирование которых негативно сказывается на их профессиональной надёжности и безопасности полётов.

Поэтому данные особенности необходимо знать, реализовывать при обучении и учитывать в процессе деятельности.

Прежде всего, разберемся с тем, что такое с точки зрения психофизиологии пилотирование вертолёта. Пилотирование любого ВС — это совмещенная деятельность, о чем, к сожалению, до сих пор мало известно в авиационной среде, объединяющая четыре частных вида деятельности: управление

Понарошку — это серьезно

Без учета психофизиологии деятельности пилота безопасность полётов на вертолётах не повысится!

Повышение безопасности полётов на вертолётах остается актуальной проблемой, решение которой в значительной степени лежит в области психофизиологии профессиональной деятельности пилотов-вертолётчиков. Данное высказывание опирается на многолетний исследовательский опыт автора этих строк, который занимался изучением психофизиологических закономерностей деятельности летчиков при выполнении разного рода задач на вертолётах нескольких поколений, а также расследованием авиационных происшествий на указанном виде воздушных судов.

ВС, пилотажную ориентировку, навигационную ориентировку и ведение осмотрительности. В основе такого разделения целостной деятельности пилотирования на частные лежит принцип предметности.

То есть, пилотирование — многопредметная деятельность,

включающая несколько отдельных аспектов: первый — обеспечение движения ВС (частная деятельность — управление ВС), второй — оценка положения ВС относительно земной поверхности, вектора силы тяжести, осей X, Y, Z (ведение пилотажной ориентировки), третий — оценка по-

ложения ВС относительно значимых небесных и наземных ориентиров (ведение навигационной ориентировки) и четвертый — обнаружение объектов, могущих негативно повлиять на БП (ведение осмотрительности).

Продолжение на с. 10

Восток — дело манкое...

Почему российские пилоты взяли курс на Азию

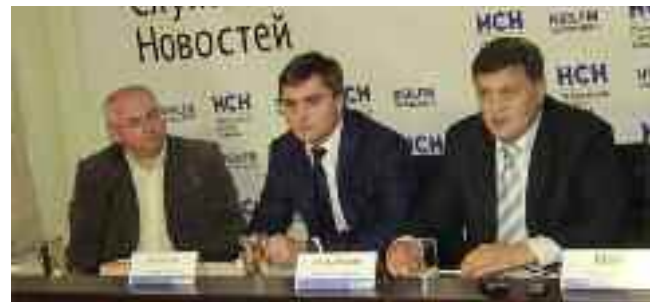
На заре авиации звание пилота было синонимом успеха: мечта сбылась, жизнь удалась. Сегодня лётный состав вынужден бороться за свои права. В первую очередь, конечно, речь идёт о достойной заработной плате за нелегкий, связанный с риском и ответственностью за чужие жизни труд авиатора. Казалось бы, еще недавно руководство авиатранспортной отрасли само боролось за возможность привлечь в российские авиакомпании иностранных пилотов. Сегодня не знает, как удержать собственных от бегства за рубеж.

Пилоты не скрывают, что одной из причин их массового исхода стала большая разница в зарплатах, которая в странах Юго-Восточной Азии превышает российскую в два-четыре раза. Более того, условия труда, например, в Китае гораздо более привлекательные, чем в России: от китай-

ского пилота ежемесячно требуется 80 часов налёта против 90 часов у российского. Отпуск у пилота в Поднебесной не менее 96 дней в году, в то время как в России — 70 дней, при этом не каждому удается отгулять и эти дни. Поэтому неудивительно, что на работу за рубежом уже перешло

около 300 пилотов и ещё около 500 специалистов занимаются оформлением своего перехода.

Каким образом можно переломить эту ситуацию и насколько она тревожна? Этой теме была посвящена пресс-конференция, состоявшаяся 16 июня в конференц-зале Национальной службы новостей. В



беседе с журналистами приняли участие: президент «Шереметьевского профсоюза лётного состава» Игорь Дельдюжов, бывший командир воздушного судна авиакомпании «Аэрофлот» Александр Шмелёв, командир воздушного судна Дмитрий Коротков и депутат Госдумы Олег Шеин. Для участия в пресс-конференции были приглашены также представители Росавиации, Минтранса и авиакомпании Аэрофлот. Однако последние от

участия в этом публичном мероприятии уклонились. Тем не менее, брифинг прошел плодотворно.

Предметом обсуждения стал круг вопросов, в частности, на одну — главную тему:

— в состоянии ли российские авиакомпании поднять зарплату и создать условия труда для пилотов наподобие тех, что существуют в Китае и других азиатских странах;

Продолжение на с. 11

Премьеру дали приварить

В этом году Правительство выделит из бюджета на поддержку авиапрома 40 миллиардов рублей

В ходе недавнего рабочего визита в Ульяновск глава Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев посетил самолётостроительные предприятия «Авиастар-СП» и «АэроКомпозит», где провел совещание с руководством региона и отрасли «О дополнительных мерах государственной поддержки разработчиков, производителей и эксплуатантов отечественных воздушных судов и стимулирования спроса на российскую авиационную технику».

АО «Авиастар-СП» — одно из самых современных самолётостроительных предприятий, крупнейшее в России по выпуску авиационной техники — входит в состав ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация». Производственный комплекс отличается широким спектром технологических операций: от штамповки и механообработки до окончательной сборки и испытаний авиационной техники.

Завод специализируется на производстве военно-транспортных самолётов Ил-76МД-90А, пассажирских самолётов семейства Ту-204, сервисном обслуживании транспортных самолётов Ан-124 «Руслан». Предприятие осуществляет гарантийное и послегарантийное обслуживание авиационной техники. Кроме того, на предприятии ведётся монтаж интерьеров и отработка систем самолётов семейства Sukhoi Superjet 100.

Также АО «Авиастар-СП» участвует в кооперации по производству нового пассажирского самолёта МС-21: изготовление обшивок, панелей, стрингеров, шпангоутов, дверей, подкилевого от-

ние композитных элементов конструкции лайнера распределено на двух производственных площадках АО «АэроКомпозит» — в Ульяновске и Казани.

На производственных мощностях завода «АэроКомпозит — Ульяновск» с помощью инфузионной технологии изготавливаются силовые элементы консолей крыла МС-21. Это позволяет создавать длинномерные интегральные композитные конструкции единым монолитом без дополнительного крепежа (например, панель консоли крыла длиной 18 метров).

МС-21 станет первым пассажирским самолётом с композитным крылом, изготовленным по новой технологии. Впервые в практике мирового авиастроения отечественные специалисты освоили данную технологию применительно к силовым элементам консолей крыла. Первый полёт МС-21 состоялся 28 мая 2017 года.

Завод оснащён высокоточным автоматизированным и роботизированным оборудованием.

На предприятии создано 665 рабочих мест.

...Первой точкой, которую по-



методом горячего формования, композитным производством. Он также осмотрел процесс производства консолей крыла и центропана самолета МС-21.

Как рассказало руководство предприятия, это единственный завод в России по производству первичных силовых композитных конструкций для авиастроения. Здесь же и прошло совещание «О дополнительных мерах государственной поддержки разработчиков, производителей и эксплуатантов отечественных воз-

Тем не менее, на рубеже веков наш авиапром переживал тяжёлый кризис. И государство приложило в последнее время достаточно серьёзные усилия, инвестировало значительные государственные средства, чтобы этот кризис преодолеть.

Сейчас у нас уже другой уровень понимания проблем и общий уровень развития другой, достигнуты результаты, причём результаты ощутимые. Я имею в виду создание самолёта Sukhoi SuperJet. А совсем недавно состоялся испытательный полёт МС-21, для изготовления его крыла впервые в мировой практике использовались длинномерные монолитные конструкции из композиционных материалов. Их производство организовано здесь, на предприятии «АэроКомпозит», которое оснащено также самым современным оборудованием — мы его только что осмотрели и убедились в этом. Это действительно самые современные технологии.

Впереди работа серьёзная. Очевидно, нам ещё только предстоит полностью вернуть себе рынок. Пока мы не производили современных самолётов — российские перевозчики, как известно, закупали иностранную технику, потому что другой не было. Сегодня парк магистральных самолётов почти на 80 процентов состоит из зарубежных лайнеров. В секторе региональных перевозок доля иностранной техники составляет около трети. По данным Минэкономразвития, только за последние четыре года авиакомпания потратили на парк почти 12 млрд долларов, это не считая платежей за лизинг и техническое обслуживание. Сумма очень значительная, в том числе для нашего авиапрома...

Сегодня у нас есть новые модели, которые могут конкурировать за эти заказы. С 2011 года идут серийные поставки региональных самолётов Sukhoi SuperJet. В общей сложности построено более 100 таких самолётов. Поставки МС-21 планируются с 2019 года. Начаты работы по созданию модернизированных самолётов Ил-114-300 и Ил-96-400М. Сейчас по поручению Правительства идёт согласование производственных программ самолётостроительных предприятий с программами обновления парка российских авиакомпаний. Это очень важная тема!

Продолжение на с. 4-5

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Россия поможет создать подкластер санавиации для Всемирной организации здравоохранения

Об этом сообщила «на полях» Петербургского международного экономического форума министр здравоохранения РФ Вероника Скворцова. Такое решение было принято в рамках 70-й ассамблеи Всемирной организации здравоохранения, которая завершилась 31 мая в Женеве. «Отдельно Россия выступила с инициативой внутри этого кластера (чрезвычайного реагирования) создать подкластер с санитарной авиацией. Мы в этом плане имеем беспрецедентный для мира опыт перевоза, в том числе больных зараженных особо опасными инфекциями», — рассказала она. Председателем 70-й Ассамблеи ВОЗ в этом году была избрана министр здравоохранения РФ.

Дмитрий Медведев: Правительство увеличит количество льготных авиарейсов внутри страны

«Благодаря программам субсидирования, билеты становятся дешевле, в Калининградскую область и по ряду других региональных направлений такой билет можно купить любому человеку, в Крым, на Дальний Восток льготные билеты могут приобрести определенные категории наших граждан», — сказал председатель Правительства России на совещании с вице-премьерами. — Мы продолжим компенсировать затраты авиаперевозчиков на льготные полеты и в этом году, более того, мы продолжим расширять географию этих полетов». Он добавил, что «подписал два документа, которые увеличивают сеть дотируемых маршрутов».

Дмитрий Козак: Поправки в Воздушный Кодекс снизят уровень шума в приаэропортовых зонах

Новые поправки в Воздушный Кодекс России, которые будут регулировать правила строительства в приаэропортовых зонах, повысят безопасность полетов и направлены на стимулирование застройщиков и операторов аэропортов снижать уровень шума, что, в свою очередь, должно привести к сокращению самих зон, заявил заместитель председателя Правительства России Дмитрий Козак. Ранее Правительство внесло в Государственную думу РФ поправки, ограничивающие застройку в 30-километровых зонах вокруг аэропортов. «Законопроект содержит конкретные механизмы, направленные на стимулирование застройщиков этих территорий», — заявил Козак.

Дмитрий Рогозин: Россия рассчитывает вывести свой новый самолет МС-21 на зарубежные рынки

Создание самолета МС-21 является только первым шагом РФ на рынке такой высокотехнологической продукции, заявил вице-премьер Правительства России Дмитрий Рогозин, выступая в рамках бизнес-диалога «Россия — Сербия: Перспективы экономического сотрудничества». «Но, создав такой самолет, мы сделали только первый шаг к наполнению рынка. России этого недостаточно, «слишком мало для наших амбиций». «Мы хотели бы, чтобы эти самолеты могли работать и в других странах», — заявил Рогозин. — Для этого потребуется высокоразвитая система послепродажного обслуживания, оперативной доставки комплектующих».

Максим Соколов: Транспортное пространство стран Евразийского союза тоже станет единым

Министр транспорта России заявил, что транспортное пространство стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) станет единым с 2025 года. Уже одобрен План мероприятий («дорожная карта») по снятию ограничений на полеты в рамках воздушного пространства ЕАЭС. Сейчас единое небо существует только внутри ЕС. Кроме того, в рамках ЕАЭС для всех стран-участниц могут быть введены к единому знаменателю тарифы на пролет, обслуживание в аэропортах. Ранее сообщалось, что Дмитрий Медведев одобрил проект соглашения Евразийского экономического союза о согласованных подходах к либерализации валютных правоотношений.

Денис Мантуров: Даже при слиянии компаний популярные бренды «МиГ» и «Сухой» сохранятся

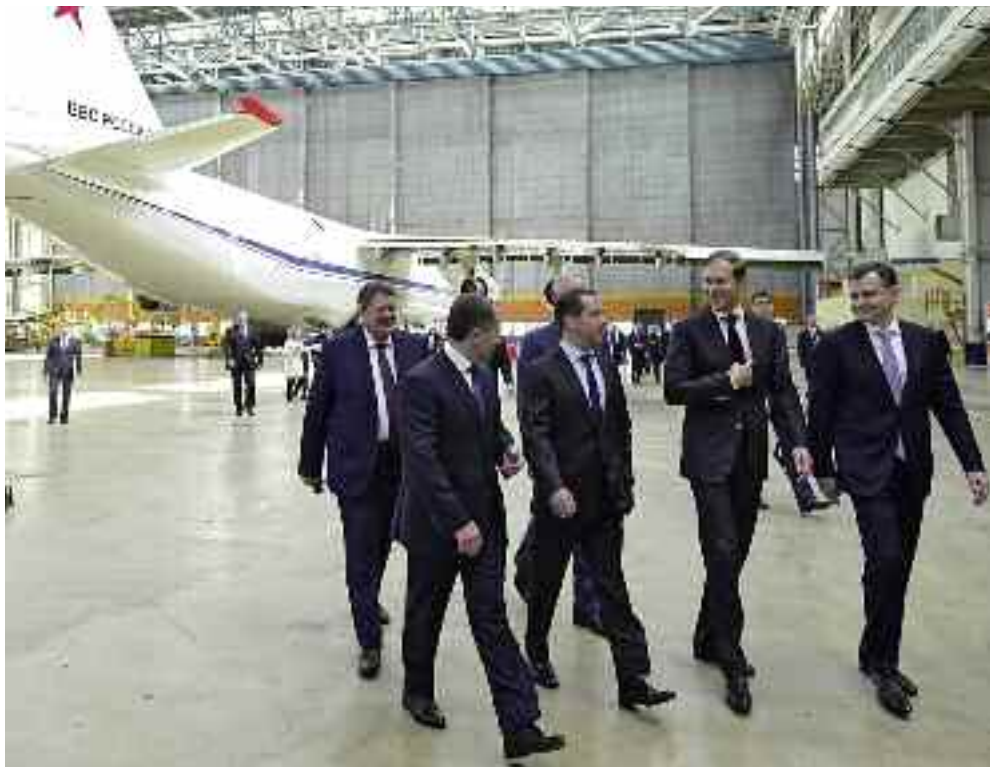
«Вопрос кроется не в корпоративных процедурах, а в том, сохранятся ли две школы. Надо глубже смотреть на вопрос объединения. А какое юридическое лицо с чем сливается - это формальный вопрос экономического толка. Главное — «намоленные» бренды «МиГ» и «Сухой» должны сохраниться», — сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. Оба производства войдут в Объединенную авиастроительную корпорацию. Министр напомнил, что любые реализуемые ОАК корпоративные процедуры направлены на достижение экономического результата — оптимизацию расходов, концентрацию финансовых и производственных ресурсов.

Минтранс России готовит изменения в программу бюджетной поддержки региональных авиаперевозок

«Сейчас на площадке Минтранса создана рабочая группа, которая выработает модель нового постановления N1242 - это программа поддержки региональных авиаперевозок, которая будет учитывать уже баланс между отдельными регионами, направлениями и дистанциями», — рассказал министр в кулуарах ПМЭФ-2017. По его словам, эта модель сейчас находится «в общественной проработке». «Когда этот проект (изменений в постановление правительства N1242) будет готов, мы будем на базе этой идеи формировать объемы, параметры бюджетной поддержки и говорить об иных вариантах, в том числе и налогового стимулирования региональных перевозок», — отметил Соколов.

Росавиация поручила чартерным авиакомпаниям скорректировать программу летних перевозок

«Несоответствие программ перевозок с их реальными возможностями стало причиной многочисленных (до 6-10 и более часов) задержек и отмен рейсов», — пояснил глава Росавиации Александр Нерадько. По поручению Росавиации чартерные компании должны обеспечить обязательное наличие резервных бортов, полностью ликвидировать и не допускать задержек свыше двух часов, заблаговременно информировать пассажиров обо всех изменениях в расписании. В случае невыполнения этих требований ФАВТ проведет их внеплановые проверки на соответствие сертифицированным и лицензионным требованиям, а также «точно» ограничит чартерную программу.



сека, отсека вспомогательной силовой установки, хвостового оперения (киль и стабилизатор), а также агрегатов.

В настоящий момент численность работников завода составляет около 10 тысяч человек.

АО «АэроКомпозит» создано 2 декабря 2008 года в рамках реализации проекта ПАО «ОАК» по созданию специализированных центров компетенций. Основную целью компании стали работы в сфере инновационных разработок и производства элементов конструкций из полимерных композиционных материалов для авиационной промышленности.

С момента образования АО «АэроКомпозит» было подключено к проекту создания нового пассажирского самолёта МС-21 в качестве изготовителя композитного крыла.

В настоящее время изготовле-

сетил Дмитрий Медведев на площадке «АэроКомпозит», стал участок автоматической выкладки крыльевых панелей, где осуществляется композитное производство. Здесь главе Кабинета Министров рассказали о технологии изготовления композитного крыла для МС-21, которое существенно улучшает аэродинамику самолета и снижает расход топлива.

Премьер-министр заинтересовался данной технологией и попросил продемонстрировать ему возможности изготовления композитного крыла. Сотрудники предприятия предложили ему надеть специальные защитные очки и лично принять участие в управлении лазерной установкой, которая осуществляет изготовление композитного крыла. Кроме того, глава Правительства познакомился с процессом изготовления стрингеров крыльевых панелей

душных судов и стимулирования спроса на российскую авиационную технику». Отчет об этом событии с использованием стенограмм совещания мы предлагаем вниманию читателей «Воздушного транспорта»...

Дмитрий Медведев: Сегодня мы собрались в Ульяновске, чтобы обсудить некоторые дополнительные меры, которые необходимо принять для того, чтобы наше гражданское авиастроение могло успешно конкурировать с иностранными компаниями и на иностранных рынках, и, конечно же, прежде всего у нас в стране.

История авиастроения в нашей стране действительно богатая. Лучшим свидетельством этого являются предприятия, которые мы сегодня посетили. Смотришь на те машины, которые выпускались и выпускаются здесь, и испытываешь чувство гордости.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Несмотря на господдержку в прошлом году российские авиакомпании оказались убыточными

В 2016 году их убытки выросли на 17,6 процента, до 10 млрд рублей. Наибольшие потери приходятся на внутренние перевозки: несмотря на временное снижение НДС до 10 процентов, эти рейсы принесли компаниям 33 млрд рублей убытка. Участники отрасли опасаются, что 2018 год окажется «драматичным», поскольку пока продления льготного НДС не предвидится. По словам президента Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимира Тасуна, основные затраты по-прежнему приходятся на лизинг ВС, он подорожал на 19,4 процента, почти до 300 млрд рублей. Стоимость аэропортового обслуживания выросла более чем на 20 млрд, а аэронавигационных услуг — на 2 млрд рублей.

Министерство транспорта намерено повысить компенсации пассажирам за задержки рейсов

Минтранс России увеличит компенсации пассажирам за задержки рейсов, чтобы повысить ответственность авиакомпаний в ситуациях, подобных с «ВИМ-Авиа», сообщил министр транспорта Максим Соколов в кулуарах ПМЭФ. «Минтранс возьмет ситуацию под пристальный контроль. Будем повышать уровни компенсаций за задержки, чтобы повысить ответственность авиакомпаний в подобных ситуациях. А чтобы исправить ситуацию по Чукотке, решаем вопрос в режиме реального времени, в ручном режиме», — сказал Соколов. В «ВИМ-Авиа» сообщили о сокращении чартерной программы до 15 июня. В нескольких регионах транспортные прокуратуры начали проверки.

... и прогнозирует коррекцию темпов роста авиационных перевозок в четвертом квартале

«Видя глубину продаж (авиабилетов) на летний период, мы видим, что тенденция эта сохранится в летний сезон. Некая коррекция возможна в четвертом квартале, когда мы по 2016 году тоже наблюдали существенный рост и активизацию авиаперевозок, в том числе международных. Вот здесь, я предполагаю, что темпы не будут столь высокими, как в начале 2017 года», — рассказал глава ведомства Максим Соколов, отвечая на вопрос, ожидает ли Минтранс замедления темпов роста авиаперевозок в этом году. Росавиация уже сообщала: в первом квартале 2017 года авиаперевозки пассажиров в РФ выросли на 18,7 процента по сравнению с аналогичным периодом 2016 года — до 19,6 млн человек.

Виталий Савельев: Вопрос о продаже «дочек» «Аэрофлота» может встать не раньше 2020 года

Вопрос о продаже дочерних компаний «Аэрофлота» может встать не раньше, чем через три года, сообщил журналистам в кулуарах Петербургского международного экономического форума генеральный перевозчика Виталий Савельев. «На каком-то этапе, когда лоукостер «Победа» раскрутится, и мы возьмем те 40 самолетов, а может и больше, которые мы изначально хотели, конечно, в этом случае мы пробьем планку 50 процентов (доля рынка — ред.), тогда встанет вопрос с ФАС, что делать дальше. Встанет вопрос о продаже какой-то из «дочек», как это обычно делается на западе. Но в ближайшей перспективе — минимум, наверное, года три — мы будем наращивать поток», — сказал он.

«Почта России» создаст свою авиакомпанию, если увеличит воздушный парк до 4-6 самолетов

«Почта России» может создать свою авиакомпанию, если увеличит авиапарк до 4-6 самолетов. Об этом рассказал журналистам генеральный директор почтового оператора Дмитрий Страшов в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ). Сейчас у «Почты России» два среднемагистральных Ту-204С. «Наличие собственных самолетов позволило компании «не зависеть от расписания пассажирских авиаперевозок, ускорить доставку, а также экономить до 50 процентов в сравнении с коммерческими предложениями перевозчиков». Ранее глава Минкомсвязи Николай Никифоров говорил, что парк почтовых самолетов может пополнить и MC-21.

Сбербанк и «Волга-Днепр» подписали соглашение о намерениях по предоставлению финансирования

Оно касается предоставления Сбербанком авиакомпании невозобновляемой кредитной линии объемом \$265 миллионов сроком на 5 лет. Финансирование планируется направить на общекорпоративные цели Группы «Волга-Днепр». «Нынешнее подписание соглашения — очередной этап развития взаимовыгодных отношений между нашими организациями. Помимо сотрудничества в рамках предоставления Банком финансирования и оптимизации делового портфеля, реализуются проекты в области комплексного финансового обслуживания компаний, входящих в Группу «Волга-Днепр», — отметил старший вице-президент Сбербанка, руководитель Sberbank CIB Игорь Буланцев.

Подтвержден отказ иностранных страховщикам во взыскании \$3,7 млн за катастрофу SSJ 100

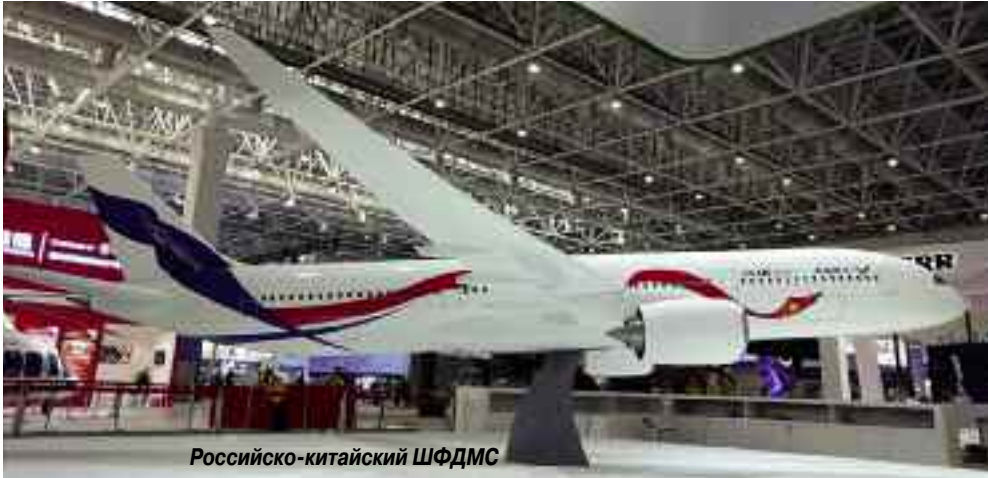
Арбитражный суд Московского округа подтвердил законность постановления об отказе четырнадцати иностранным страховым компаниям о взыскании с ООО «Капитал страхование» 3,7 миллиона долларов США по выплатам, связанным с катастрофой самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100) в Индонезии в 2012 году. Тем самым кассация отклонила жалобу страховых компаний на постановление апелляции. Суд отметил, что выплаты денежных средств в пользу ООО «Капитал страхование» осуществлены при наступлении страхового случая, предусмотренного в соответствии с условиями договора перестрахования. Об этом сообщает РАПСИ со ссылкой на определение суда.

Тенденции и тренды в сфере туризма обсудят на Стратегическом форуме гражданской авиации

Маркетинг и коммерция авиакомпаний – новая профессиональная международная конференция для обсуждения всех вопросов стратегического развития авиаперевозчиков. В ее рамках пройдет практический семинар от ведущих российских экспертов ЦСР ГА «Стратегия развития авиакомпании». Также 23 июня пройдет одно из крупнейших в России и СНГ профессиональное мероприятие V международная конференция «Маркетинг и коммерция аэропортов 2017», на которой с участием ведущих экспертов отрасли будут обсуждаться новые тренды и инновационные подходы в организации коммерческой авиационной и неавиационной деятельности аэропортов.

Премьеру дали приварить

В этом году Правительство выделит из бюджета на поддержку авиапрома 40 миллиардов рублей



Российско-китайский ШФДМС

Здесь, конечно, нужно избежать административного давления. Наши самолёты должны выигрывать в конкурентной борьбе. Для этого нужно совершенствовать существующие и новые модели, улучшать их технические и эксплуатационные характеристики, в том числе за счёт производства современных, более экономичных и надёжных авиационных двигателей. Эта работа идёт полным ходом в рамках госпрограммы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы». Всего на поддержку самолётостроения в этом году предусмотрено около 41 млрд рублей. Несмотря на то, что нужно избегать, как я подчеркивал выше, административного давления, всё-таки необходимо давать правильные сигналы государственным компаниям и компаниям с государственным участием.

Не менее важно развивать сервисную сеть, чтобы обеспечивать оперативное и качественное обслуживание российских самолётов в любой точке мира. Все прекрасно понимают, что это даёт серьёзное конкурентное преимущество. И Правительство оказывает здесь также поддержку авиастроителям, в ближайшие годы её объём составит около 2,5 млрд рублей.

Также Правительство предоставляет поддержку нашим лизинговым компаниям, которые приобретают российские самолёты. Всего в 2017 году на эти цели запланировано приблизительно 4,5 млрд рублей.

Добавлю, что проведённая ранее докапитализация Государственной транспортной лизинговой компании должна обеспечить и в этом, и в следующем году поставки российским авиакомпаниям 36 самолётов Sukhoi SuperJet 100.

Кроме того, в рамках программы субсидирования пассажирских авиаперевозок поддержку в первую очередь получают авиакомпании, которые летают на современных российских самолётах. Сейчас действуют четыре такие программы. В ближайшие три года на их финансирование предусмотрено 7,23 млрд рублей.

Приоритет российским самолётам теперь должны отдавать и компании с госучастием при покупке техники для своих нужд. Исключение составляет деловая авиация, самолёты которой пока в нашей стране не производятся. Но будем производить и такие воздушные суда — тогда и по этим позициям ограничим в приобретении иностранных самолётов государственные структуры. Директивы такие Правительство, напомню, дало в апреле этого года.

Уважаемые коллеги, наша работа направлена на то, чтобы авиапарк российских перевозчиков в

среднесрочной перспективе состоял преимущественно из наших самолётов. Самолётов, которые отвечают всем современным международным требованиям, которые могут конкурировать с иностранными воздушными судами не только на внутреннем, но и на международном рынке.

Сегодня будут представлены дополнительные предложения по стимулированию продвижения наших производителей на рынке магистральных самолётов и в России, и в странах Евразийского экономического союза (на этот рынок мы должны обратить самое пристальное внимание) и по поводу использования льгот и преференций по отношению к импортным воздушным судам.

Юрий Слюсарь (президент ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация»): Я бы хотел кратко рассказать о реализуемых проектах, приоритетных проектах Объединённой авиастроительной корпорации и тех мерах поддержки, которые у нас уже действуют для производителей, эксплуатантов и разработчиков российской авиационной техники.



В соответствии со стратегией, актуализированной в конце 2016 года, до 45 процентов должна вырасти доля гражданской продукции в портфеле корпорации. При этом рост доли на мировом рынке должен увеличиться до 4,5 процента. Достижение этой цели невозможно без обеспечения потребности в первую очередь внутреннего рынка России, и, как Вы, Дмитрий Анатольевич, отметили в своём выступлении, должны быть со временем, комфортабельные, конкурентоспособные, высокотехнологичные воздушные суда. Отечественные компании были и остаются стартовыми заказчиками для всех наших гражданских авиационных программ.

Мы последовательно решаем задачу повышения финансово-экономической стабильности корпорации. Последние годы у нас стабильно растёт выручка: за 2015 год она составила 352 млрд рублей, в 2016-м — уже 417. Примерно с таким темпом — 15–17 процентов в год — будет, по нашим планам, увеличиваться и далее.

В этом году корпорация, несмотря на существенную нагрузку по запуску новых программ (МС-21, ПАК ФА и Як-152, развитие дальнейшей программы «Суперджет»), мы подошли к уровню безубыточности. 2017 год, надеемся, будет первым годом в жизни корпорации, когда мы перестанем генерировать убыток, выйдем на минимальный уровень рентабельности. Продажа гражданских самолётов в прошлом году обеспечила 17 процентов выручки, в нынешнем году доля должна вырасти до 18 процентов.

Основной тренд в портфеле бизнесов Объединённой авиастроительной корпорации — это снижение доли производства и продажи боевых самолётов. И проект предусмотренных сейчас государственных программ говорит о том, что, конечно, в этом смысле количество боевых самолётов после масштабного перевооружения армии у нас будет снижаться. Плюс к этому, соответственно, добавляется ещё и окончание контрактов с нашими крупнейшими покупателями по линии ВТС — Индия, Китай, Алжир. Поэтому для нас стратегия, связанная с увеличением количества



производства гражданских самолётов, — это по большому счёту стратегия выживания.

Помимо гражданских воздушных судов, которые мы все эти годы, в отличие от военных самолётов, скорее разрабатывали, нежели серийно производили (Sukhoi SuperJet — это первая ласточка в этом направлении), есть второе направление, которым мы должны компенсировать падение и обеспечить развитие корпорации. Это, конечно, транспортная тематика. Вы знаете, на территории России со времён Советского Союза транспортные самолёты практически не производились, это была компетенция Украины и Узбекистана. Сейчас — большой отложенный спрос. И, конечно, для нас разработка, запуск производства и выпуск транспортных самолётов — это в том числе тот тренд, который обеспечит сбалансированный портфель проектов.

Несколько слов о рынке, мировом и российском. С учётом цикла разработки мы должны заниматься планированием с горизонтом 20 лет. По нашим оценкам, в этот пе-

риод потребность внутреннего российского рынка в пассажирских самолётах составит более 1100 штук (вместимостью от 30 кресел). Наиболее востребованным сегментом останутся узкофюзеляжные самолёты вместимостью от 120 кресел: мы ожидаем спрос на российском рынке в этот период порядка 710 самолётов.

Ожидаемый экспертами рост перевозок — в среднем 4,5 процента в год — поддержит спрос и на самолёты в сегменте 60 — 120 кресел (мы оцениваем рынок в 200 самолётов), и так называемые широкофюзеляжные самолёты — от 230 кресел и выше (115 воздушных судов). С учётом имеющегося парка самолётов, по нашим оценкам, новый спрос на широкофюзеляжники на внутреннем рынке будет примерно через 7 — 10 лет.

В сегменте региональных перевозок у нас сформирован большой отложенный спрос, связанный с выводением из эксплуатации устаревших самолётов — Ан-24 в первую очередь. В этой нише мы до 100 самолётов планируем поставить.

Если говорить об общемировом спросе на ближайшие 20 лет, это 40 тысяч новых самолётов. Анализ показывает, что в долгосрочной перспективе спрос на новую технику как с точки зрения количественных, так и ценовых параметров будет концентрироваться, в первую очередь, в сегментах среднемагистральных и широкофюзеляжных дальнемагистральных самолётов. Именно в этой нише мы и ведём наши перспективные проекты, в частности МС-21 и широкофюзеляжный самолёт, который мы разрабатываем совместно с китайскими коллегами. Эти самолёты в принципе определяют облик гражданского авиастроения России на десятилетия вперёд.

Таким образом, линейка гражданских продуктов ОАК сейчас фактически заполняет все сегменты. Турбовинтовой региональный самолёт Ил-114, региональный самолёт SuperJet 100 на 100 мест, магистральный самолёт МС-21 и два проекта в широкофюзеляжной нише (серийно выпускаемый, но модернизируемый нами самолёт Ил-96-400М и перспективный проект — самолёт, разрабатываемый совместно с китайской корпорацией СО-МАС) — они представляют в принципе все наиболее востребованные сегменты.

Теперь кратко по каждому проекту.

Ил-114. В 2016 году стартовала программа. С этим продуктом — турбовинтовым самолётом с высокой экономической и топливной эффективностью мы решаем задачу транспортной доступности регионов, решаем социальные задачи и задачу создания и поддержания системы удовлетворения спроса, так называемого, капиллярного воздушного сообщения.

В ближайшее время будет интенсивный отход самолётов марки «Ан». Сегодня они, к сожалению для нас, замещаются канадскими Bombardier и франко-итальянскими ATR 42 и ATR 72. И нам в этой нише для удовлетворения потребностей нашей страны однозначно необходим конкурентоспособный продукт.

Программа Ил-114 предусматривает установку принципиально новой авионики, новых двигателей — ТВ7-117СМ, а в дальнейшем ТВ7-117СТ. Мы будем расширять функционал и новые возможности по эксплуатации неподготовленных аэродромов и в первую очередь

Окончание. Начало на с. 3

адаптируем самолёт под потребности Арктики, Дальнего Востока и Сибири, где мы должны быть готовы к плохим условиям эксплуатации, к низким температурам, к обслуживанию в полевых условиях. Этот самолёт предназначен в первую очередь для удовлетворения таких потребностей.

На программу в бюджете выделены средства в 2016–2018 годах в объёме 17,4 млрд рублей. Плюс 600 млн — из собственных средств. За 2016 год деньги уже доведены, работа по этому направлению начата.

Нами развёрнуты конструкторские работы, подготовка агрегатного производства. Основной агрегатный завод будет в Нижнем Новгороде, конечный — в подмосковных Луховицах (мы там уже производим МиГ-29, будем производить МиГ-35). Проектирование — внутри корпорации «Ил», производство — внутри корпорации «МиГ». Это показывает возможности нашей внутрикорпоративной интеграции в этих вопросах.

Точка безубыточности у нас (и по тем планам, которые мы обсуждали с коллегами из транспортной отрасли) — минимум 12 самолётов в год. Уже на третий-четвёртый год производства мы выйдем на это количество.

Дмитрий Медведев: Какой это год будет, 2023-й?

Юрий Слюсарь: 2021 год — начало поставок уже непосредственно в авиакомпанию.

Дмитрий Медведев: Точка безубыточности когда будет достигнута?

Юрий Слюсарь: На третий год. Мы будем смотреть в зависимости от контрактов. Технологически мы готовы будем на второй год уже 12 самолётов производить — в 2022 году.

Ключевые задачи этого года — разработка конструкторской документации на опытный самолёт, выбор поставщиков и заявка на сертификацию (мы будем проводить досертификацию этого продукта). Уже сейчас мы проводим работу с российскими авиакомпаниями, провели несколько конференций с потенциальными заказчиками, где мы определяем уровень требований и облик самолёта, который необходим нашим будущим покупателям.

Нашим партнёром по программе выступает Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Это позволит нам (с учётом мер поддержки по докапитализации компании под эту программу) обеспечить эффективную экономику эксплуатации: благодаря ГТЛК мы обеспечим фиксированный долговременный платёж в рублях, что даст авиакомпаниям возможность более чётко и стабильно подходить к планированию своей деятельности, выстраивать долговременные операционные и финансовые модели. Это что касается Ил-114.

По ближнемагистральному самолёту Sukhoi SuperJet 100. Это наш первый глобальный продукт, созданный (причём впервые в условиях корпорации) в цифровых стандартах. Сейчас находится в эксплуатации 109 самолётов, из них две трети в России.

Дмитрий Медведев: Сколько у нас в России всего?

Юрий Слюсарь: 72 самолёта. Две трети в России, одна треть

— зарубежные компании. Активно летают в Мексике, в ряде азиатских стран (Таиланд, Казахстан).

2017 год для нас знаковый, поскольку мы начали поставку в европейские авиакомпании. Благодаря покупателю в лице ирландской компании CityJet мы имеем возможность не только летать из Ирландии. Эта компания также оказывает услуги так называемого мокрого лизинга — отдаёт самолёты в эксплуатацию в «Брюссельские авиалинии», в Finnair, то есть, самолёт летает по Европе достаточно интенсивно. Для нас важно сделать так, чтобы его оценили европейские авиакомпании, и у нас были перспективы на этом непростом, высококонкурентном рынке.

Несмотря на критику, зачастую справедливую, программа живёт и развивается. На этой программе мы отработываем все ключевые элементы работы на современном рынке: от схем финансирования до разворачивания системы послепродажного обслуживания в соответствии со стандартами западных производителей.

В 2016 году было поставлено 24 Sukhoi SuperJet 100, в том числе на экспорт — 8. В текущем году мы ожидаем поставку 38 самолётов, дальше примерно в районе 35–40 самолётов — эту планку будем пытаться поддерживать.

Одно из знаковых событий текущего года — готовим подписание на Международном авиакосмическом салоне с авиакомпанией «Аэрофлот», нашим крупным эксплуатантом, контракта на поставку ещё 20 самолётов Sukhoi SuperJet.

Приоритеты программы. Несмотря на то, что мы называем — и справедливо, на наш взгляд, это уже доказано эксплуатацией — самолёт самым конкурентоспособным в своём классе, его не совсем корректно сравнивать с Boeing и Airbus, это всё-таки ниша MC-21. Что касается SuperJet, это ниша региональных самолётов, это самолёты Bombardier, Embraer. Самолёт в этом классе лучший и по экономике, и по эргономике. Он нравится всем — от пилотов до пассажиров. Наша задача, конечно, научиться его обслуживать, это касается сети постпродажного обслуживания, управления логистикой, обеспечения запчастями, инженерно-конструкторской поддержки, включая цифровые сервисы — те, которые сейчас являются обязательным условием этой работы. Наша задача — чтобы клиента удовлетворял не только сам самолёт, но ещё и уровень его исправности и надёжности. Это наш абсолютный приоритет в этой программе. Мы работаем как над развитием семейств с точки зрения улучшения его характеристик, так и над созданием всей этой системы.

Ещё раз хотел бы подчеркнуть, что вся эта система создаётся не только и не столько в интересах этой программы, но и как общая платформа для всего гражданского дивизиона, для всех самолётов, которые нами будут выпускаться.

Благодаря поддержке (Дмитрий Анатольевич, спасибо большое) по лизинговым компаниям, которая была оказана (докапитализация на 34 млрд), мы смогли предложить рынку конкурентоспособную цену, очень гибкие системы поставки и обслуживания и в этом смысле удовлетворить спрос, кото-

рый компании на внутреннем рынке в первую очередь в самих региональных самолётах раньше имели.

MC-21. Это наш новейший самолёт для глобального рынка. Программа также глобально конкурентоспособна, она вобрала в себя всё лучшее, что у нас есть и что определяет облик российского авиационного на ближайшие десятилетия. Он изначально был сориентирован на самый ёмкий сегмент мирового российского рынка. По нашим оценкам, в ближайшие 20 лет в сегменте MC-21 спрос составит порядка 15 тыс. новых самолётов. Он позиционируется в нише с жесточайшей конкуренцией между компаниями Boeing и Airbus, и в этом смысле мы идём вместе с китайскими коллегами, которые подняли чуть раньше самолёт. В одно и то же время планируем самолёт поставить на рынок, тем самым нарушив ту дуополистическую схему производства самолётов, которая до этого существовала.

Самолёты создаются уже с учётом требований рынка авиацион-



Sukhoi SuperJet 100

го дня. В MC-21 заложены уникальные конструктивные решения, это касается и топливной, и весовой эффективности, уровня операционной экономики, комфорта пассажиров и экипажа, технической стороны вопроса. По своим лётно-техническим характеристикам экономичность самолёта MC-21 превосходит конкурентов. Ключевая инновация, которую мы продемонстрировали здесь, — это самая высокая в своём классе доля композита (свыше 30%), новое крыло существенно улучшает аэродинамику самолёта, что в свою очередь более чем на 20% снижает расход топлива. Это позволит авиаперевозчикам снизить эксплуатационные расходы на 12–15% по сравнению с текущей версией и на 6–7% по сравнению с модернизированной версией, в первую очередь 737 MAX и A320neo.

У нас есть отличие от китайского подхода. У них колоссальный внутренний рынок, поэтому тот самолёт, который они могут проектировать, может использовать текущую лизинговую платформу по развитию экспортных поставок. Этот механизм предполагает активную роль ВЭБа, «ВЭБ-лизинга», в партнёрстве с международными лизинговыми компаниями для расширения базы возможного продвижения и, собственно, в интересах продвижения самолёта MC-21.

У нас портфель твёрдых заказов — 75 самолётов. Этого достаточно для запуска программы. Сейчас построено уже два самолёта. Один приступил к выполнению лётных испытаний, второй проходит статические испытания в ЦАГИ. Третий-четвёртый самолёты уже строятся. 2017 год — это год начала производства серий-

ных самолётов в Иркутске для поставки уже в авиакомпанию.

Ещё раз подчеркнут, что самолёт MC-21 гораздо более российский, с двигателем ПД-14 — порядка 70 процентов российских составляющих будет уже в этом двигателе. Это, конечно, для нас важно с точки зрения выстраивания той кооперации, которая у нас внутри России существует.

Хотел бы ещё раз поблагодарить за принятое в 2016 году решение о перераспределении ресурса внутреннего бюджета — это позволило нам полноценно, не прекращая, не снижая темпов, отфинансировать программу в 2017 году.

Дальнемагистральный Ил-96-400M — это переходный наш продукт. Также в 2016 году мы получили первые деньги, запустили в Воронеже производство новой, модернизированной версии, которая, на наш взгляд, удовлетворяет больше потребности рынка, нежели текущая версия. Собственно, самолёт в 2019 году будет сделан. Дальше, до испытаний,

до сертификации мы будем готовы к его серийному производству.

Наконец, главный, последний член семейства — это дальнемагистральный широкофюзеляжный самолёт (ШФДМС). Мы очень плотно работаем с корпорацией СО-МАС. Для нас партнёрство с китайскими коллегами — это не только диверсификация финансовых рисков, которые, бесспорно, велики. Это самый дорогой, самый капиталоемкий проект и у нас, и у них — счёт идёт на десятки миллиардов долларов. Мы оцениваем чуть скромнее — в 13 млрд долларов, они чуть больше — в 20 млрд долларов, тем не менее это, конечно, наиболее дорогой продукт. Для нас, помимо диверсификации рисков, которые возьмут на себя китайские коллеги, это ещё и возможности рынка Китая, которые в широкофюзеляжной нише на порядок больше, чем у нас: мы — 110 самолётов, у них 1200 в этот же период будет продано. И третье — это, конечно, доступ к технологиям. Совместно с китайцами мы гораздо больший интерес вызываем у наших потенциальных партнёров, нежели поодиночке.

Эта работа продолжается в соответствии с планом. Мы согласовали облик: 280 пассажиров, 12 тыс. км. Уже создали совместное предприятие. Напомню, разработка самолёта — здесь, производство наиболее высокотехнологичных агрегатов типа центроплана крыла, изделий из композита — здесь, линия конечной сборки — в Китае, там же обслуживание, постольку это ближе к ключевым рынкам. О таком разделении мы с китайцами договорились.

Размер рынка — 7,5 тыс. широкофюзеляжных самолётов в течение 20 лет. 1100–1200 — это китайский рынок, наш рынок — порядка 115. Наиболее быстрорастущий рынок, помимо Китая, это вся Юго-Восточная Азия. Работа в этом направлении для нас сейчас абсолютный приоритет. В этом смысле наличие такого партнёра, как Китай, особенно важно. Это, помимо внутреннего рынка Китая, ещё и мощное экономическое влияние на своё окружение. Мы очень надеемся, что это нам тоже поможет в продвижении нашего продукта.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Юрий Слюсарь: ОАК надеется сертифицировать лайнер MC-21 для продажи за рубеж в 2020 году

Объединенная авиастроительная корпорация надеется получить сертификат Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) для самолета MC-21 в 2020 году, сообщил в кулуарах ПМЭФ-2017 президент ОАК Юрий Слюсарь. Наличие этого сертификата дает компании право на международные поставки авиатехники. «В 2019 году мы получаем сертификат Межгосударственного авиационного комитета, — сказал он. — В 2020 году — европейская сертификация». На данный момент портфель заказов на MC-21 составляет 285 самолетов, из них на 185 машин — твердые (проавансированные) контракты. Первым заказчиком самолета стал «Аэрофлот», заказавший 50 MC-21.

Минпромторг РФ не ожидает значительного снижения объемов ГОЗ в ближайшие годы

Минпромторг считает, что объем производства на оборонных предприятиях будет возможно сохранить за счет наращивания выпуска гражданской продукции, сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. «Предполагается усиление военно-технического сотрудничества, поскольку есть потенциально интересные заказы, от которых прежде мы отказывались», — сказал он. В конце прошлого года Владимир Путин поручил Правительству РФ обеспечить увеличение доли высокотехнологичной продукции гражданского и двойного назначения в производстве предприятиями оборонно-промышленного комплекса (ОПК) до уровня не менее 50 процентов к 2030 году.

ОАК и ВЭБ создадут лизинговую платформу для продвижения самолетов SSJ 100 и MC-21

«На площадке Петербургского международного экономического форума 2017 стороны договорились создать совместную лизинговую платформу по развитию экспортных поставок гражданской линейки ОАК — ближнемагистрального SSJ100 и перспективного среднемагистрального самолета MC-21 на международные рынки, в том числе, в страны Евросоюза, Латинской Америки и Африки. Кроме того, соглашением предусмотрено возможность привлечения финансирования группы ВЭБ для реализации стратегических проектов и модернизации производственных мощностей авиастроительных предприятий группы ОАК», — говорится в сообщении партнеров.

Казанский авиазавод провёл промышленную сварку первого серийного ракетноносца Ту-160М2

«Сегодня знаменательный для завода день — осуществляется первая промышленная или боевая сварка лонжерона для первого серийного самолёта. Все предварительные сварки показывали, что технология восстановлена», — сообщил журналистам заместитель Министра обороны России Юрий Борисов в ходе посещения предприятия. Как отметил Борисов, Минобороны подтверждает ранее заявленные сроки: вылет первого самолёта намечен на 2018 год, а начало серийного производства — на 2021 год. По его словам, внешние характеристики оборудования завода даже превышают те, которые были при серийном производстве самолёта в 1980-х годах.

Перспективный двигатель ПД-35 для гражданской авиации будет разработан в течение шести лет

«Сейчас идет стадия научно-исследовательских работ — разработка прорывных технологий, без которых двигатель не будет конкурентоспособен. Нам на разработку Правительство отвало шесть лет. Общий объем инвестиций — 180 млрд рублей», — сообщил управляющий директор — генеральный конструктор АО «ОДК-Авиадвигатель» Александр Иноземцев. По его словам, 60 млрд рублей из них — это средства, запланированные на программу строительства испытательных стендов и лабораторий, необходимых для разработки и создания двигателя. «Затем, в следующие шесть лет, будут опытно-конструкторские работы и сертификация», — добавил Иноземцев.

Специалисты РСК «МиГ» начали разрабатывать программу послепродажного обслуживания Ил-114

«Все зависит от системы продаж, которую организывает Объединенная авиастроительная корпорация, — рассказал гендиректор РСК «МиГ» Илья Тарасенко. — Программу послепродажного обслуживания мы начали разрабатывать уже сейчас. К старту производства машина будет полностью в цифровом формате. Запуск документации будет происходить в КБ Ильюшина, потом передаваться в ОКБ Микояна, а дальше идти на наши производственные площадки — это Нижний Новгород и Луховицы, а также к ряду смежников — участников проекта. Таким образом, загрузка этих площадок происходит по линии взаимодействия внутри ОАК между гражданским и военным дивизионом».

Минобороны РФ и ПАО «ОАК» пересмотрят условия контракта на поставку Ил-76МД-90А

В 2012 году соглашение о поставке 39 военно-транспортных самолетов Ил-76МД-90А оценивалось в 140 млрд рублей, однако из-за неверно просчитанной формулы цены и валютных колебаний Ульяновское предприятие «Авиастар-СП» несло при изготовлении каждой машины убыток в 1 млрд рублей. Новые условия предусматривают увеличение стоимости каждой машины с 3,5 млрд примерно до 5 млрд рублей. При этом сумма контракта, скорее всего, пересмотрена не будет: просто военные получат меньшее количество машин. Вопрос о перезаключении контракта был поднят в ходе рабочего визита премьер-министра Дмитрия Медведева на Ульяновский «Авиастар-СП».

Сергей Коротков наградил победителей конкурса инженерных работ «Будущее авиации»

В ОАК подвели итоги третьего конкурса инженерных работ «Будущее авиации», организатором которого выступает Объединенная авиастроительная корпорация. Церемония награждения победителей состоялась в Москве с участием генерального конструктора — вице-президента по инновациям ПАО «ОАК» Сергея Короткова, а также других экспертов отрасли. Победители получили ценные призы в виде электронных гаджетов, приглашений на посещение Международного авиационно-космического салона МАКС-2017, а также возможность обсудить внедрение своих проектов с руководством и пройти стажировку на одном из предприятий Корпорации.



АЭРОПОРТ 2017

Коллектив столичного аэропорта Внуково получил благодарность от Владимира Путина

В канун Дня России Министр транспорта Максим Соколов вручил благодарность Президента Российской Федерации «за достигнутые трудовые успехи и высокие показатели в профессиональной деятельности» коллективу аэропорта Внуково. Почетную награду в Министерстве транспорта РФ получил генеральный директор аэропорта Внуково Василий Александров. Глава Минтранса поблагодарил коллектив аэропорта Внуково за достигнутые успехи в модернизации и развитии инфраструктуры аэропортового комплекса. Еще в 2004 году пассажиропоток Внуково составлял 2,4 млн пассажиров, а в этом аэропорт планирует достичь отметки в 17 миллионов.

Минтранс намерен в августе ввести регистрацию по электронному билету с помощью смартфона

Минтранс хочет в течение месяца согласовать со всеми межведомственными органами изменения в приказ, позволяющие проходить регистрацию в аэропортах по электронному билету через смартфон, а в августе уже утвердить эти изменения. «Как только будет согласован этот приказ всеми межведомственными органами — месячный срок согласования, потом подписание, потом месяц на регистрацию в Минюсте. К августу получится принять изменения», — рассказал министр транспорта России Максим Соколов. Аэропорты московского авиаузла уже готовы внедрить оборудование, упрощающее процесс регистрации по электронному билету, подтвердили в аэропортах.

В аэропорту Жуковский проведут корректировку расписания рейсов на время проведения МАКСа

Расписание рейсов в аэропорту Жуковский будет скорректировано на время проведения Международного авиационно-космического салона (МАКС 2017), сообщил журналистам генеральный директор авиасалона Александр Левин. «С 18 по 23 июля т.г. аэропорт Жуковский будет работать все эти дни, что согласовано со всеми заинтересованными сторонами, просто расписание рейсов на это время будет скорректировано с учетом летной программы», — сказал Левин. Он пояснил, что в ту неделю, когда будет проводиться авиасалон, расписание рейсов «будет несколько другое», кроме того оно будет изменено и на время квалификационных полетов перед МАКСом.

Сбербанк выдал более 4 миллиардов рублей на строительство терминала АП «Емельяново»

«Кредитные средства будут направлены на строительство нового пассажирского терминала, завершить которое планируется уже в конце 2017 года. Первый транш аэропорт получил 30 мая», — уточняется в пресс-релизе. Процентная ставка, сроки возврата и иные условия сделки не разглашаются. Группа «БазЭл» оценивает объем инвестиций в данный проект в 6 млрд рублей. Возводимый ею пассажирский терминал рассчитан на пассажирооборот не менее 2,5 млн человек в год. В терминале установят шесть телескопических трапов, четыре эскалатора, 21 лифт и четыре подъемника. Рядом предусмотрена парковка на 500 машин. Базовый перевозчик — авиакомпания NordStar.

Объявлен конкурс на разработку проекта реконструкции аэропортового комплекса Ижевск

Начальная цена контракта составляет 179,2 млн рублей, сообщается на портале госзакупок. Заявки принимаются до 16 июня, итоги будут подведены 26 июня. Для проведения работ определены четыре этапа. В июле-сентябре текущего года необходимо подготовить прогноз роста интенсивности движения воздушных судов до 2035 года, обследовать покрытия и водно-дренажную систему аэродрома и разработать рекомендации по их реконструкции. Далее — создать схему генплана развития аэродрома и переоборудования законсервированного помещения под здание внутренних воздушных линий. 100 процентов акций аэропорта находятся в собственности Удмуртии.

Аэропорт «Стригино» провел первую тренировку готовности к пиковым нагрузкам ЧМ по футболу

400 волонтеров оценили работу терминала в том режиме, в котором ему предстоит функционировать в дни матчей ЧМ. Волонтеров разделили на две группы по 200 человек. Участники первой, по легенде, были пассажирами. Они зарегистрировались на рейс, получили посадочные талоны, через паспортный контроль и зону досмотра прошли в зону вылета, а затем симитировали процесс выхода на посадку. Вторая группа волонтеров проверяла работу оборудования и сотрудников аэропорта на входных группах. Главной целью мероприятия было создание нагрузки, сопоставимой с периодами массового прибытия и отъезда болельщиков перед и после матчей ЧМ.

В учебном центре аэропорта Сочи завершили первые практические курсы «TPS в сервисе»

Напомним, учебный центр МА Сочи создан в 2015 году и имеет лицензию на ведение образовательной деятельности по программам дополнительного профобразования. Обучение прошли десять сотрудников из пяти компаний: АП Якутска, «БазэлЦемент», «Серебрянский цемент-завод», «Главстрой Усть-Лабинск» и «ДОК-3». «Результатом занятий стало сокращение времени претензионной работы агента при оформлении неприбывшего багажа и работы инспектора САБ при оформлении изъятых предметов, запрещенных к перевозке», — отметили в «Базэл Аэро». TPS (LEAN) — уникальная система организации бизнес-процессов, которая построена на философии исключения потерь.

В аэропорту Махачкалы начинают строительство крупного таможенно-логистического терминала

Это позволит дагестанскому аэропорту значительно увеличить прибыль, так как воздушная гавань сможет работать не только на обслуживание пассажирских воздушных судов, но и значительно расширит свою деятельность в области грузоперевозок. «Планируемый таможенно-логистический терминал в аэропорту Махачкалы позволит предпринимателям доставлять зарубежные грузы в республику максимально быстро и выгодно. ТЛТ станет еще одним звеном в развитии торговых отношений Дагестана с регионами зарубежных стран, а также даст рабочие места жителям республики», — отметил генеральный директор АО «Аэропорт Махачкала» Арсен Пирмагомедов.

Жизнь в эпоху мультимодальности

Агенты по продаже авиаперевозок осваивают новые специальности



Революций никто и не ждет, они случаются сами. Вызвавшее несколько лет назад шок решение авиакомпаний об отмене агентам комиссионного вознаграждения теперь уже стало привычным фактом. Авиакомпании пошли дальше — требуют теперь возвращать клиентам сервисный сбор, который является основным вознаграждением агента за операцию продажи, в случае возврата билета. Уточним, что речь идет о суммах 200-400 рублей за продажу одного сегмента перевозки. Агенты просят защиты у ТКП, которая влиять на коммерческие решения авиаперевозчиков не может. Скорее всего, к этому требованию тоже придется приспособиться.



Владимир Пунтусов

Что нового предлагает агентствам ИАТА? Об этом рассказал начальник отдела программ по пассажирским перевозкам **Владимир Пунтусов**. Его вдохновивший доклад «10 минут с ИАТА» бурно обсуждался в кулуарах форума. Запала в душу основная мысль презентации: «от innovation до disruption». То есть мир нацелен не просто создавать что-то новое, но создавать то, что делает старые решения ненужными. Технологии совершенствуются настолько стремительно, что классический «кассир» может стать лишним звеном.

По словам практиков, индивидуальных клиентов агентства уже потеряли, «физлица» уходят в интернет и предпочитают самостоятельное бронирование и приобретение билетов. Исключение составляют лишь путешественники по

Окончание. Начало на с. 2

сложным экзотическим маршрутам. Таким образом, клиентами агентств стали юридические лица, организации, заказывающие перевозку. Руководитель Хабаровского агентства «АмурАвиз» **Валентина Пунтусова** в частной беседе подтвердила, что агентов стало меньше, зарплаты у них едва достигают 30 тысяч рублей и профессия теряет популярность. Хотя говорить о крахе агентского бизнеса весьма преждевременно, огромную роль в его поддержке играют инициативы ААВТ и деятельность ТКП, считает В. Пунтусова.

Как будут развиваться продажи в ближайшем будущем? Пассажиропоток к 2035 году достигнет 9 миллиардов пассажиров в год. Учитывая, что население Земли всего 7 миллиардов человек, практически каждый рано или поздно станет пассажиром впервые. Грядет «тотальная мобилизация», то есть применение мобильных приложений практически во всех областях быта. Изменится платежная система, на смену пластиковым картам придут все те же мобильные телефоны, которые уже научились реагировать на жесты, на голос, на движение глаз.

Развитие технологий полностью меняет прежние представления о приоритетах — лояльность любимого перевозчику уже не так важна, персональные предложения уходят в прошлое, на пике — интерес к локостерам и рост прямых продаж авиакомпаний. «Что, впрочем, совсем не умаляет важности работы агента», — оптимистично заключил докладчик, представив кратко принципы работы новой программы NDC, направленной на развитие нового стандарта передачи данных.

Безудержно хвалил **С7 Максим Полухин**, директор по анализу и планированию продаж этой авиакомпании. Он упомянул о высокой регулярности рейсов S7 (4 место в мире), 20-процентном росте продаж и 15-процентной доле на рынке авиаперевозок. Топ-менеджер сообщил, что открыто множество новых маршрутов из Санкт-Петербурга в города Европы. S7 летает даже в Тамчи, а ведь даже не все знают, что этот аэропорт находится на берегу Иссык-Куля и само направление пользуется спросом у жителей Сибири и Даль-

него Востока. S7 взяла курс на развитие дополнительных услуг и продает теперь все: от бизнес-залов и дополнительного багажа до «поздравления на борту». Желательно, чтобы продажу услуг освоили и агенты, заключил докладчик.

Представитель OZON.travel Владимир Бронников отчитался об организации продаж отелей: 450 тысяч объектов по всему миру предлагает этот известный провайдер. Однако анализ продаж показывает, что 80 процентов из них приходится на отели внутри России. Доля зарубежных в запросах агентов критически ничтожна (на 100 проданных билетов приходится всего один заказ гостиницы, а должно быть в десять раз больше). Хотя такие продажи выгодны по размеру комиссионных: один заказ в Западной Европе (1788 рублей) равен трем российским заказам (662 рубля), агенты их продавать почему-то не любят.

«Бесценные кассиры, которые смотрят в глаза покупателю, будут востребованы всегда», — заявила коммерческий директор ТКП **Татьяна Меркулова**, представляя аудитории практические решения и технологии для развития агентского бизнеса. ТКП — единая площадка контентов и услуг для участников рынка. Она ориентирована на поддержку малого бизнеса, гарантирует своевременные взаиморасчеты, а также является «законодателем мод» в сфере продаж, особенно в партнерстве с APC «Сирена-Трэвел».

Нынешняя мода заключается в том, что все более востребованными становятся комбинированные перевозки: авиаперелет, проезд железной дорогой или автобусом, трансфер на Аэроэкспрессе теперь продаются одновременно. Пионерами в этом новшестве стали Крым и Абхазия. Из аэропорта Симферополя организована доставка пассажиров в города Крыма, из Сочи — на популярные курорты Абхазии и обратно. На этих маршрутах действует «Единый проездной». О возможностях и перспективах мультимодальных перевозок рассказала **Юлия Самойлова**, гендиректор Единой транспортной дирекции (ЕТД), учрежденной в 2009 году Минтрансом по распоряжению Правительства РФ. ЕТД показала свою работоспособность в дни проведения Олимпийских Игр в Сочи в 2014 году, а затем стала оператором перевозок по «единому билету» в Крым. На сегодняшний день перевезено более миллиона пассажиров.

Проект развивается и теперь включает в себя и перевозки в Абхазию, которые активно поддерживает правительство республики. На автобусных маршрутах работают сертифицированные перевозчики, отобранные в по результатам тендера. Условия участия предполагают наличие новых моделей авто-

бусов с небольшим пробегом, кондиционером и другими удобствами, и опытных водителей не старше 60 лет. За прошедший период работы не было ни одной жалобы от пассажиров, сообщила гендиректор предприятия. Выиграли от введения новой услуги все, а пострадали только наиболее «лютые» таксисты, потеряв безусловную монополию на эти перевозки и значительную часть доходов.

Мультимодальность — тренд нового времени. Сейчас по оценке ТКП удельный вес продаж авиабилетов составляет 92 процента, на железнодорожные билеты приходится чуть более 6 процентов, и совсем ничтожные 3 процента занимают продажи дополнительных услуг. В скором будущем картина продаж станет иной: самолеты 47 процентов, поезда и автобусы — примерно по 20 процентов, все остальное — дополнительные услуги. Техническое решение внедрения мультимодальных продаж берет на себя «Сирена-Трэвел», используя web-решение Nemo.Rail.



Максим Полухин

Как скоро все это станет всеобщей реальностью, прогнозировать сложно, но первый шаг уже сделан: это показали оба вышеупомянутых успешных проекта — Крым и Абхазия. Роль агента остается очень важной в развитии этого направления продаж. Именно от него зависит предложение услуги, информирование клиента о ее наличии, умение быстро и безошибочно оформить «единый билет». Как бы там ни было, деятельность агентов уже никогда не будет прежней, им придется освоить новые знания и умения, соответствующие требованиям времени, изучить множество документов и правил и тем самым поднять свой профессиональный уровень на новую высоту. На это были направлены практические занятия и доклады второго дня форума. Понятие «агентство по продаже авиабилетов» постепенно останется в прошлом, на смену ему придет агентство, предлагающее качественный продукт в области организованных смешанных перевозок.

Зачем это нужно агенту? Востребованный продукт — высокий доход!

Галина ПОНОМАРЕВА





МАКС остается, но на месте не стоит

Активное формирование его выставочной программы подтверждает высокий потенциал российского рынка

Но, что ещё важнее, российские авиастроители всё более уверенно заявляют о себе на внутреннем и международном рынках. Sukhoi SuperJet 100 эксплуатируется отечественными авиакомпаниями, перевозчиками Северной Америки, Западной Европы, и география его полётов будет расширяться, благодаря эффективной поддержке продаж, организованной Правительством России.

В настоящее время работа по формированию выставочной программы авиасалона МАКС-2017 вступила в завершающую стадию. В авиасалоне примут участие практически все ведущие предприятия отечественной авиакосмической отрасли. Участие в мероприятии подтвердили 770 компаний из 30 стран.

Виктор Кладов сообщил, что свои экспозиции развернут в Жуковском все входящие в «Ростех» холдинги — «Вертолёты России», ОДК, «КРЭТ» и пр. В выставке примут участие все предприятия, профиль деятельности которых прямо или опосредованно связан с авиацией. В целом «Ростех» разместит свою экспозицию в трёх павильонах. Один павильон почти целиком займёт «КРЭТ» — корпорация, создающая бортовое радиоэлектронное оборудование.

«МАКС — отличная площадка для проведения переговоров и подписания крупных контрактов, — подчеркнул директор по международному сотрудничеству «Ростеха». — Российские производители сохраняют лидирующие позиции в мире во множестве сегментов: от выпуска титановых изделий до производства самолётов, вертолётов, авиадвигателей и сверхсложных систем вооружений, и это делает их привлекательными партнёрами в рамках международной кооперации».

Особенностью нынешнего авиасалона станет обширнейшая деловая программа. Запланирован ряд международных форумов и конференций с участием учёных и инженеров-авиастроителей, где коллеги обменяются своими взглядами и видением перспектив развития авиации. Отдельной темой деловой программы станет субсидирование региональных и местных перевозок. Одним словом, МАКС позволит не только увидеть какое-либо изделие, но и получить представление о его судьбе и роли в авиатранспортной системе.

Новинкой для программы МАКСа станет проведение брифингов по системе MatchMaking, на которых специалисты будут общаться между собой в формате B2B.

Александр Левин изложил журналистам структуру авиасалона и организационные аспекты. Как и запланировано, авиасалон будет проведён с 18 по 23 июля, со вторника по воскресенье. Как и прежде, первые три дня будут деловыми, а остальные публичными. Лётная программа будет проводиться в первую

половину дня, чтобы грохот турбин и шум винтов не мешал проводить деловую программу.

В нынешнем году организаторы МАКСа поставили задачу позиционировать авиасалон как бизнес-площадку. Уже сегодня Объединённая авиастроительная корпорация заявила ряд тем для проведения брифингов. В их числе: «Использование инновационных решений в дизайне салона самолёта» (программа Ил-114-300); «Внедрение методов цифрового моделирования в разработку компонентов и систем планера с целью предупреждения конструктивно-производственных недостатков» (программа SSJ 100); «Применение композиционных материалов при изготовлении воздушного судна» (программа широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта). Помимо этого, запланированы проведение научно-технической конференции «Материалы и технологии нового поколения для перспективных изделий авиационно-космической техники» (организатор ФГУП «ВИАМ»), Международный конгресс по транспортной авиации (организатор — Германско-российский экономический альянс), Евразийский аэрокосмический кон-

минобороны запланировало встречу ветеранов — лётчиков-испытателей воинских частей ВКС и предприятий оборонно-промышленного комплекса России.

В лётной программе планируют принять участие: АО «ГСС», ПАО «Компания «Сухой», АО «РСК «МиГ», ПАО «Корпорация «Иркут», ОАО «ОКБ имени А.С. Яковлева», ПАО «ТАНТК имени Г.М. Бериева», ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина» и предприятия холдинга «Вертолёты России». А также — иностранные производители воздушных судов: The Boeing Company, Airbus Group, Aircraft Industries, Pilatus. Заявки на участие в лётной программе поступили и от производителей воздушных судов Авиации общего назначения — ООО «МВЕН», ООО «СИЛА 1 АЭРО», ООО «Инерджи», ООО «Центр научно-технического творчества «Альбатрос», ООО «РЭМЗ-АВИА», ОАО «Концерн «Кизлярский электромеханический завод» и от ряда других. Под эгидой Объединённой федерации сверхлёгкой авиации запланировано участие воздушных судов, относящихся к данной категории. В дни массового посещения Федерация парашютного спорта России готовит показательные выступления парашютистов.



гресс (организатор — Евразийское партнёрство авиационно-космических кластеров (ЕПАК)).

На 20 июля совместно с национальной Ассоциацией деловой авиации запланирован «День бизнес-авиации» со специальной деловой программой и статической экспозицией бизнес-джетов. Наряду с этим будут представлены программа «Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодёжи», Международный фестиваль «От винта» и программа «Сделано в Москве» в сотрудничестве с технопарком «Сколково».

Традиционным участником авиасалона МАКС является Министерство обороны Российской Федерации. В настоящее время участие в мероприятии подтвердили три пилотажные группы — «Русские Витязи», «Стрижи», и «Соколы России». Также подтверждено размещение 19 летательных аппаратов Воздушно-космических сил России на статической стоянке. На 22 июля

«Форсаж», который пройдёт в несколько заездов. Высокоскоростные автомобили будут соревноваться с разными самолётами, не только реактивными, но и турбовинтовыми.

На МАКСе нынешнего года будет широко представлена тема малой авиации. Так, например, корпорация «Ростех» подготовит сельскохозяйственный уголок — экспозицию новых летательных аппаратов для сельскохозяйственных нужд. Уральский завод гражданской авиации будет экспонировать собранный в его цехах Л-410.

Как и на предыдущих выставках, значительное место займёт тема беспилотных летательных аппаратов. Группа «Кронштадт» запланировала премьерный показ нового экспортного образца беспилотной авиационной техники — первого российского комплекса со средневысотными беспилотными летательными аппаратами большой продолжительности полёта, предназначенного для решения широкого спектра задач воздушной разведки и мониторинга.

В рамках выставочной программы авиасалона запланировано необычное мероприятие: демонстрация цифровой модели авиационного производства. В этом мероприятии примут участие ведущие компании по IT-решениям, в частности, Siemens и «Касперский». Посетители смогут увидеть цифровую модель не только всего самолёта, но и отдельных деталей и процесса их производства. С целью демонстрации систем для обеспечения безопасности производства в программе предусматривается показ реальных кибератак на отдельные танки.

У многих вызывает недоумение значительный перенос сроков проведения авиасалона, почти на месяц по сравнению с запланированными изначально. Следует отметить, что традиционно даты проведения авиасалона МАКС привязывались к празднованию Дня воздушного флота. Но, по словам организаторов, для руководителей многих компаний июль представляется более удобным временем, так как август является периодом массовых отпусков. По этой же причине в июле ожидается большее количество посетителей. Кроме того, организаторы сочли целесообразным «подтянуть» МАКС к предшествующим ему мероприятиям — международному авиасалону в Ле-Бурже и Екатеринбургскому «Иннопрому». Процесс деловых переговоров, начатый на этих мероприятиях, может успешно продолжиться на МАКСе. В случае его проведения в более поздние сроки процесс может прерваться.

Все ли ожидания нынешнего МАКСа оправдаются, сказать трудно. Но можно быть уверенным, салон и в очередной раз убедительно докажет: отечественное авиастроение имеет будущее.

Соб. инф.

ИНТЕГРАЦИЯ

Итальянские компании заинтересованы в сборке российских лайнеров Sukhoi SuperJet 100 и MC-21

Итальянские авиакомпании и правительство заинтересованы в сборке ближнемагистральных самолётов Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100) в Италии. Об этом заявил министр экономического развития Италии Карло Календа в рамках встречи с главой Минпромторга РФ Денисом Мантуровым, сообщает пресс-служба ведомства. По итогам встречи глава Минпромторга пригласил г-на Календу и итальянские компании принять участие в российской промышленной выставке ИННОПРОМ, отмечается в сообщении. Кроме того, итальянская сторона выразила заинтересованность в сборке нового пассажирского самолёта MC-21, который совершил первый полет 28 мая 2017 года.

А320neo и А321neo получили сертификаты типа от Авиационного регистра Российской Федерации

Федеральное агентство воздушного транспорта РФ и Авиационный регистр РФ завершили процедуру валидации сертификата типа для самолётов семейства А320neo. Соответствующие подтверждающие документы были переданы компании Airbus. Сертификат типа распространяется на самолёты А320neo и А321neo, оснащенные обоими типами двигателей (Pratt & Whitney's Pure Power PW1100G-JM и CFM International's LEAP-1A). Получение сертификата типа от российских авиационных властей является важным шагом на пути ввода самолётов семейства А320neo в коммерческую эксплуатацию в России. Первым эксплуатантом этого типа в России станет S7 Airlines.

Правительство Израиля продолжит субсидировать чартерные рейсы из России в город-курорт Эйлат

В рамках программы министерство туризма страны возмещает компаниям 45 евро за каждого пассажира. Участие в программе доступно для компаний, которые выполняют минимум 16 рейсов в пункт назначения и обратно в период с 15 октября 2017 года по 29 марта 2018 года. Как отметили в министерстве, предыдущий этап программы позволил добиться заметных результатов. «В период со 2 октября 2016 года по 9 апреля 2017 года было выполнено 150 рейсов со средней загрузкой 82 процента. В общей сложности, в аэропорт Овда прибыло 26 тысяч гостей из России, что на 113 процентов больше, чем за аналогичный период прошлого года», — рассказали в министерстве.

Rolls-Royce может предложить свои двигатели для создаваемого российско-китайского лайнера

Подразделение британского холдинга Rolls-Royce, выпускающее двигатели для гражданской авиации, может предложить свои двигатели для будущего российско-китайского дальнемагистрального авиалайнера, заявил глава Rolls-Royce Civil Aerospace Эрик Шульц французскому изданию La Tribune. По прогнозам Шульца, к 2020 году 50 процентов транспортных самолётов в мире будут оборудованы двигателями Rolls-Royce. Для сегмента гражданской авиации британская компания производит турбореактивные, турбовинтовые двигатели. Как сообщается на официальном сайте холдинга, двигателями Rolls-Royce в настоящее время оборудованы 13 тысяч лайнеров.

АУМЦ «Туполев» завершил тренировку летных экипажей для авиакомпании Cubana de Aviacion

Cubana de Aviacion эксплуатирует самолёты Ту-204-100Е и Ту-204СЕ для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок. «За период с февраля по май 2017 года подготовку к выполнению полётов с использованием бортовой системы предупреждения столкновения самолётов (БСПС) и системы раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ) прошли 10 летных экипажей. Данный вид подготовки проводится в соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации (ICAO)», — отметили в компании. На сегодняшний день летные экипажи, эксплуатирующие самолёты Ту-204-100Е и Ту-204СЕ, могут пройти данный вид тренировки только в АУМЦ-ТУ.



Авиакомпания Turkish Airlines демонстрирует рост пассажиропотока из аэропорта Внуково

Международный аэропорт Внуково с начала 2017 года обслужил 300 тысяч пассажиров авиакомпании Turkish Airlines — национального авиаперевозчика Турецкой Республики. В сравнении с аналогичным периодом 2016 года пассажиропоток Turkish Airlines через Внуково увеличился практически в два раза. Сегодня авиакомпания имеет статус 4-звездной (по версии Skytrax) и входит в Star Alliance, а ее парк насчитывает 334 самолёта (пассажирских и грузовых). Маршрутная сеть охватывает 299 направлений по всему миру, включая 250 международных и 49 внутренних. География полётов Turkish Airlines насчитывает 120 стран, что является наивысшим показателем в мире.

Россия хочет построить в Индонезии завод по производству запчастей для самолётов

Такое заявление глава индонезийского военного ведомства Рьямизард Рьячуду сделал после встречи с российскими специалистами, ведущими переговоры по продаже Джакарте восьми многоцелевых истребителей Су-35. По словам Рьямизарда Рьячуду, в случае реализации этого проекта Индонезия сможет продавать производимые предприятием запасные части для самолётов разработки КБ «Сухого» другим странам региона. Стоит отметить, что данный проект является частью компенсационного пакета в объёме \$ 570 млн, предоставляемого российской стороной в случае покупки Минобороны Индонезии восьми российских истребителей Су-35 на сумму \$1,14 млрд.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Инфраструктуру и интеллектуальные системы представили на навигационном форуме в Уфе

Новая федеральная инфраструктура для информационного обеспечения полетов беспилотных авиационных систем (БАС), разработанная холдингом «Российские космические системы», была представлена на ежегодном навигационном форуме «Космическая деятельность в регионах РФ» в Уфе 8–9 июня. Эти системы созданы специально для развития экономик регионов России — на форуме их продемонстрировали представителям администраций и бизнеса, экспертному сообществу. Новая наземная инфраструктура позволит организовать эффективное и безопасное массовое применение беспилотников в воздушном пространстве России.

Американский холдинг Alphabet успешно провел испытания диспетчерской системы для дронов

Подразделение Project Wing американского холдинга Alphabet совместно с NASA и FAA провело испытания собственной диспетчерской системы для дронов, во время которых полеты в едином воздушном пространстве осуществляли шесть беспилотников. Испытания признаны успешными. Диспетчерская система Alphabet предусматривает получение данных о пространственном положении дронов и расчет оптимальных для них траекторий полета в режиме реального времени. Это позволит множеству аппаратов выполнять полеты в едином воздушном пространстве, не сталкиваясь друг с другом, зданиями и ландшафтом и не попадая в зоны с неподходящими летными условиями.

На российской военной базе в Таджикистане создадут батальон из операторов беспилотников

Он будет сформирован до конца года на 201-й российской военной базе, дислоцирующейся в городах Душанбе и Курган-Тюбе, сообщил журналистам командующий войсками Центрального военного округа (ЦВО) генерал-полковник Владимир Зарудницкий. По его словам, батальон получит на вооружение современные модификации комплексов «Орлан» и «Элерон». «Подразделение позволит обеспечить применение значительных сил БПЛА в единой информационной системе, повысить эффективность действий мотострелков, артиллерии и авиации», — отметил генерал-полковник. Зарудницкий не уточнил число беспилотных летательных аппаратов.

Китайский беспилотник на солнечных батареях совершил первый полет в ближнем космосе

«Разработанный в Китае новый тип беспилотника на солнечной энергии серии «Цайхун» благополучно завершил испытательный полет в ближнем космическом пространстве на высоте 20 тысяч метров», — информирует Центральное телевидение Китая CCTV. Беспилотный аппарат может долго находиться в воздухе, не совершая посадок. Инженеры надеются, что в будущем продолжительность непрерывного полета дрона достигнет нескольких месяцев или даже лет. Аппарат построен по двухбалочной схеме и оснащен восемью винтовыми двигателями. Максимальный размах его крыльев достигает около 40 метров. Ближний космос — зона, простирающаяся на высоте 20-100 километров.

Компания Google разработала и испытала новую систему регулирования движения БПЛА

Руководители проекта Google под названием Project Wing объявили о проведении успешных испытаний системы слежения за воздушным трафиком дронов. Как сообщает BBC, проект принял участие в ряде национальных испытаний, организованных NASA и Федеральным управлением гражданской авиации США. Целью этих испытаний было исследование того, как управлять растущим числом беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве. Система Project Wing показала, что может успешно быть «диспетчером» для нескольких беспилотников разного вида и подбирать для них безопасные маршруты по воздуху, избегая столкновения.

Новый тяжелый ударный беспилотник России может выйти на госиспытания в будущем году

«Пройдя этап разработки экспериментального образца, они подняли в воздух эту модель, и сейчас у них на выходе уже опытный образец. Я думаю, что они в течение этого и следующего года завершат эту работу, выйдут на госиспытания, а российская армия будет иметь новый класс беспилотного летательного аппарата», — рассказал заместитель министра обороны России Юрий Борисов в ходе посещения Опытного-конструкторского бюро имени Симонова. По его словам, предприятие несколько лет назад в тяжелой конкурентной борьбе выиграло конкурс на разработку этого беспилотника. «Мы будем рассматривать вопрос о государственной закупке с 2018 года», — добавил Борисов.

Министерство обороны Нидерландов приобрело у структуры Boeing партию дронов Integrator

«Поставки должны начаться в 2018 году. Integrator должны заменить ранее приобретенные министерством обороны Нидерландов беспилотные системы ScanEagle, которые с 2012 года использовались для защиты войск в ходе военных действий, обнаружения целей, а также корректировки огня», — говорится в сообщении. Integrator представляет собой многофункциональную беспилотную систему с аппаратами большой продолжительности полета. Аппарат взлетной массой около 60 кг может нести полезную нагрузку общей массой до 18 кг, включая различную аппаратуру разведки, наблюдения и целеуказания. Взлет беспилотника осуществляется при помощи катапульты.



ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Парадигмы профессора Тупчиенко

Повинуясь магии Северного сияния, он проложил курс от штурмана Ил-62 — до ученого с мировым именем



В июньском номере «Воздушного транспорта» за 2004 год вышла большая статья о человеке (на снимке вверху), чья биография показала нам уникальной: штурман летного экипажа в гражданской авиации, испытатель экспериментальных воздушных судов КБ им. Туполева, генеральный директор авиакомпании, ведущий специалист Федеральной авиационной службы, доктор экономических наук, академик РАЕН, автор авторитетных научных трудов, преподаватель Национального исследовательского ядерного университета МИФИ и Финансового университета при Правительстве РФ... Такая нетривиальная карьера.

Перипетии судьбы любого человека — и Виталий Алексеевич Тупчиенко не является исключением — зависят не столько от удачного расположения звезд, сколько от личных качеств, силы воли, характера, отношения к жизни и отношения к людям. За каждой уникальной биографией стоит талант, помноженный на труд. Что и подтверждают подлинные фрагменты беседы, составившие этот очерк «от первого лица».

— Вся моя жизнь построена на самоутверждении. Моя первая профессия — штурман. 30 лет летного стажа. Был период, когда летный состав стали сокращать вместе со списанием самолетов Ту-114. В отделе кадров командиру эскадрильи Анатолию Кирилловичу Чеканихину (в свое время он был личным пилотом лидера Болгарии Тодора Живкова) прямо сказали, что помогут устроиться на работу только... бригадиром груз-

чиков. Меня это так возмутило...

К тому времени я имел два высших образования, помимо Кировоградской ШВЛП, которую закончил еще в 1966-м году. Кандидатскую диссертацию защитил в 50 лет и стал доцентом. В научном мире это немножко поздно. Это все равно, что быть лейтенантом в этом возрасте. Было трудно устроиться на работу, возраст всех удивлял и вызывал недоверие. Придя в науку, я постоянно должен был доказывать свою состоятельность собственной компетенцией.

— Диплом кандидата был подготовлен по проблемам лизинга воздушных судов, так как эта тема была мне очень близка и понятна, поскольку диплом в Плехановской академии, которую я закончил, был посвящен этой же тематике. Диссертация называлась «Формирование и развитие механизмов в лизинговых отношениях в системе услуг пассажирского и грузового авиатранспорта». Но моя защита не всем пришлась по душе, так как было не ясно, почему летчик вдруг стал кандидатом экономических наук. Были даже подозрения, не купил ли я себе научную степень, что было очень модно в это время.

В связи с этим меня вызвали в ВАК (высшая аттестационная комиссия) к начальнику управления Н.И. Аристеру, где рассматривалось мое аттестационное дело. Мне были заданы 9 вопросов, на которые я ответил. Защиту диссертации и ученую степень подтвердили.

— В период работы генеральным директором авиакомпании

«Авиаль» нужно было разбираться в финансовой деятельности предприятия и особенно в финансовой отчетности. Я изучил этот вопрос досконально и знал отчетность не хуже главного бухгалтера. Тогда же получил бесценный опыт переговоров с зарубежными контрагентами, что очень пригодилось впоследствии. Мы осуществляли грузовые и пассажирские перевозки по всему миру. В собственности было два Ан-12, а остальные воздушные суда брали в лизинг. Летали в Африку, в Европу, в Австралию. На арендованном Ил-62 выполняли чартерные рейсы в Грецию, на Кубу, на самолете Ту-154 выполняли чартерную программу Оренбург-Патра (Греция) и т.п.

— У меня была довольно разнообразная карьера: работал в ФАС (Федеральной авиационной службе), ведущим специалистом Управления центральных районов и Арктики. В 1990-е пришлось даже руководить многопрофильным медицинским предприятием. Выучил досконально медицинскую терминологию. Мы предоставляли услуги предприятиям, а с нами рассчитывались иногда по бартеру, выпускаемой продукцией, так как в то время полки продовольственных магазинов были пустыми. Сейчас в это трудно поверить, но такое было время.

— Отношение к малому бизнесу всегда было плохим. Ситуация немного изменилась к лучшему в последнее время, с введением экономических санкций против России. Думаю, в ближайшие 2-3 года их снимут. Самое время, чтобы поддержать малый бизнес, дать ему налоговые льготы. И, конечно, шкала налогообложения должна быть правильной, прогрессивной. Это очень перспективное направление.

— Умный человек — не тот, кто много знает, а тот, кто может отличить главное от второстепенного. Это я говорю теперь своим студентам. Я считаю, что у нас замечательная молодежь, талантливая, способная, мыслящая, перспективная. Всегда отбираю студентов, у которых глаза горят, в науке без этого успех невозможен. Мои аспиранты очень успешные люди. Одна из моих учениц сейчас заместитель декана, другая работает в Совете Федерации. Со студентами у нас отличные отношения и полное взаимопонимание. Я им много рассказываю из того, что они ни от кого не услышат, организоваю дискуссии, провожу кон-



Пока еще штурман



Камчатка: на фоне знаменитого вулкана Ключевская сопка



В центре — Виктор Яковлевич Мостовой, в прошлом командир самолета Ту-124, который 21 августа 1963 года приводнился на Неву в Ленинграде. Сажал самолет 2-й пилот Василий Чеченев, служивший ранее в морской авиации и имевший опыт посадки на воду. Второй справа — Виталий Тупчиенко.



Со своими студентами в будни...

ференции, редактирую студенческие монографии. Мои студенты пишут благодарности «за интересное, творческое изложение материала».

— После авиации очень трудно адаптироваться к другой сфере деятельности. Меня спасала научная работа. Это оказалось захватывающе и не менее интересно. За короткий срок мною было опубликовано более 30 монографий, 8 учебных пособий. Учебник «Государственная экономическая политика» используется до сих пор. Пришлось читать разные дисциплины: от «экономики ядерной энергетики» — до «корпоративных финансов» и «внешнеэкономической деятельности».

— 22 моих научных труда находятся в семи библиотеках США, Канады, Китая. Есть среди них и такая неожиданная книга как «Финансы и кредит в эпоху Христа». Идея ее написания пришла во время путешествия по Израилю, где в магазине русской книги в Иерусалиме увидел несколько своих томов.

— Как правило, в 50 лет большинство людей не начинает ничего нового. Летчики — тем более. Они довольствуются прошлым и воспоминаниями о былых успехах. Активная жизнь на этом зачастую заканчивается. Не найдя себя «на земле», некоторые начинают заглядывать в рюмку. Меня, к счастью, это увлечение обошло стороной. Я вообще никогда не употребляю алкоголь, даже на Новый год.

— Наше поколение оставляет в наследство нынешней молодежи множество достижений: в науке, в технике, в авиации, в космосе, в биотехнологиях, в медицине. Сегодня формируется система производства нового 6-го технического уклада, становление и рост которого будет определять глобальное экономическое развитие в ближайшие десятилетия. Точкой отсчета становления этого уклада следует считать освоение нано- и клеточных технологий, изменение живых организмов, включая методы генной инженерии. Вместе с электронной промышленностью и информационными технологиями, программным обеспечением они и составляют ядро 6-го технологического уклада. Молодежь должна привнести в науку, в технологии свое понимание этих процессов. В этом и есть суть прогресса.

— Романтика летной работы не забывается никогда. Ходить своими ногами по Арктике, видеть Полярное сияние, видеть, как люди там живут — это навсегда остается в памяти. Хочется многое сделать для Арктики. Поделиться разработками, идеями. Способствовать организации медицинского обслуживания, развить социальную сферу, образование. Север — это настоящая кладовая для фармацевтической промышленности, т.к. произрастающие там редкие мхи, лишайники, водоросли, мак полярный, лютик арктический, камнеломка снежная, оскока могут дать высококачественный лечебный эффект. Не говоря уже о природных богат-

ствах недр — редкоземельных металлах, углеводородах.

Давно пора создать для этого региона транспортный кластер, чтобы не было проблем перемещения местного населения. Ведь раньше за 10 рублей можно было долететь на самолете Ан-2 в любой населенный пункт Арктики. Это необходимо сделать, чтобы люди с удовольствием ехали работать в Арктику, где имеется простор для предпринимательства.

— Интенсивный путь развития Крайнего Севера, принятый в СССР, многие считают теперь порочным. А он был правильным. На регион Арктики сейчас претендуют 53 страны, считая ее общей международной территорией. Все хотят участвовать в освое-

дусов, а его цена на мировом рынке достигает до 4 тысяч долларов за килограмм. Однако мировые запасы его составляют всего 13 тысяч тонн. На Итурупе можно добывать до 20 тонн рения в год. Используется он в медицине, в ювелирном производстве, в машиностроении, авиостроении и т.д. Порошок рения наносится на металлические детали и поверхности, к которым предъявляются повышенные требования износоустойчивости, антикоррозийной стойкости и прочности.

— В 2004 году защитил докторскую диссертацию. Мне тогда был 61 год. Я не горжусь этим. Мы воспитаны быть скромными. Жизнь — она такая справедливая штука и все составляет по своим местам. Те, кто говорят «я мог бы, но что-то помешало» на самом деле ниче-



...и в праздники

нии ее богатств. Путь интеграции — цивилизный путь, но никому не хочется отказываться от своей выгоды. Мы в первую очередь должны защитить свои северные территории. Обозначить, что это наши земли. Показать «кто в доме хозяин». Это вопрос престижа и мощи страны.

— Проекты по Арктике кажутся пока утопичными, все упирается в отсутствие денег. Добывать там редкие металлы, полезные ископаемые, которых нет в других регионах, осваивать просторы Арктической Зоны РФ — задача первостепенной важности. А вот добычей углеводородного сырья, на мой взгляд, заниматься пока рано, в виду ее высокой себестоимости. Очень важно вернуть себе приоритеты в освоении арктических земель. Все решения Министра обороны Сергея Шойгу сейчас очень своевременны и актуальны. И это вызывает полную поддержку населения России.

— Нужно использовать опыт заслуженных пилотов, тех, кто стоял у истоков освоения Арктики. Пока в строю Рубен Есаян, Жорж Шишкин и другие, надо перенимать то лучшее, чем они владеют.

— Мы не должны отказываться от своих богатств. Японцы бьются за остров Итуруп, потому что он сулит золотые горы. Вулкан «Кудрявый», например, обладает редким запасом рения. Этот металл имеет температуру плавления более 3000 гра-

до не мог, иначе добился бы, и никакие помехи тут ни при чем.

— Есть принципы, которым я следую всю жизнь. Кто-то считает это несовременным, а я так прожил всю жизнь. И несколько об этом не сожалею. Меня очень поддерживает семья.

— Я летал в Арктической зоне, северной части Ледовитого океана. После окончания летного училища распределение получил в Хабаровск. На Ил-14 облетал все Охотское море, Курильские острова, Владивосток, весь Дальний восток. На Ил-62-м летал в Магадан и Анадырь. Многое удалось увидеть тогда: от запуска космического корабля с Байконура до поселений бывших ссыльных на берегу Охотского моря. Осужденным по «политической» 58 статье некуда было возвращаться после освобождения, и они остались в регионе жить в этих поселках. Видел заброшенные лагеря ссыльных. Траншеи, вырытые в земле, служили им жильем. Понятны стали масштабы гибели людей и в целом трагедии репрессий.

— В училище закончил отделение штурманов, потому что против поступления в военное летное училище категорически возражала мама. В медицинской справке приписала несуществующие противопоказания по здоровью, чтобы меня на летное отделение не взяли.

— Романтика летной работы осталась в воспоминаниях. На Камчатке были у меня друзья — военные летчики. Встречали нас с

банкой, протопленной на берегу реки у подножья вулкана Авачи. Ледяная хрустальная вода в этой реке. Девственная природа. И никого вокруг на десятки километров. Икра ведрами... Трехлитровая банка красной икры в то время стоила всего десять рублей.

Запомнилось так же, что жизнь людей в том краю легкой не была. Едешь в автобусе, объявляют остановку «Черемушки», выходишь, а там гора ржавых металлических бочек из-под топлива. И больше ничего. Депрессивно в целом.

— У меня много работ об Арктике, есть монография «Возрождение транспорта Арктики. Полярная авиация» и много других. Но прежде всего, следует возродить социальную сферу. О людях там просто забыли. Хотя Анадырь сильно изменился к лучшему с приходом на пост губернатора Романа Абрамовича.

— А какая летная биография без авиационных инцидентов... Я тогда летал, можно сказать, без году неделю. Наш Ил-14 завершал почтовый рейс из Хабаровска во Владивосток. В тот период как раз случались тучи в отношениях СССР и Китая, зона полетов была особая — режимная. А в аэропорту Кневичи не дают снижения. Рельеф там горный, уходить на второй круг очень сложно. И вдруг — команда на снижение. Насос НВ-82 не сработал в штатном режиме. Топливо выплеснулось на правый двигатель, но мы все-таки успели выключить загоревшийся мотор, зафлюгировали его и сели на одном работающем двигателе. Пожар в воздухе — край-

не опасная штука и просто чудо, что все закончилось благополучно.

Было и еще несколько тяжелых моментов. Лопастей вертолета английской компании зацепили консоль крыла нашего самолета в Анголе, пока борт на разгрузке стоял. Чуть не возник международный скандал.

— Родом я — с Украины, из Кировограда. Там похоронены мои родители. Очень хотелось бы навещать родные места. Но в связи с осложнившимися в последнее время отношениями между Украиной и Россией мой визит на малую Родину, к сожалению, остается под вопросом: родственники говорят, пока небезопасно.

— Бывал во многих европейских странах. В Канаде, в Новой Зеландии, в Австралии предлагали работу, и была возможность остаться. Но мне никогда не хотелось жить нигде, кроме России.

— Чем богаче внутреннее содержание человека, тем проще ему общаться с людьми самого разного кругозора и уровня образования. Чем крупнее масштаб его личности, тем проще он себя ведет. Мне нравятся люди открытые, позитивно настроенные. Это большой недостаток, когда люди редко улыбаются.

— Мое любимое приветствие и прощание — «с пожеланием мира и добра». Я этого желаю всем людям. Ну, и, конечно, читателям «Воздушного транспорта».

Беседовала Полина РОСТ

НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

В январе-мае т.г. интенсивность движения в небе России увеличилась на 7,26 процента

«Количество международных полетов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилось на 10,16 процента, до 288326; в том числе, рост транзитных полетов составил 4,75 процента. На внутренних направлениях объемы аэронавигационного обслуживания выросли на 4,33 процента, до 271074 полетов», — отметили в пресс-службе Росавиации. В мае в воздушном пространстве РФ выполнено 130163 полета, рост составил 10,18 процента. На международных трассах авиакомпании осуществили 68204 полета, рост — 16,88 процента; в том числе транзитных полетов — 23944, рост — 6,75 процента. На внутренних линиях выполнено 61959 полетов, рост составил 3,65 процента.

Альфа-Банк и ГК по ОрВД развивают сервисы по онлайн-оплате аэронавигационных услуг

Теперь сервис доступен для оплаты счетов и в долларах США, что крайне актуально. При этом Альфа-Банк предоставил полный пакет услуг, связанный с валютными операциями в соответствии с законодательством РФ. «Интернет-эквайринг — важное направление развития бизнеса. Мы занимаем лидирующее положение на рынке eCom и mCom. Банк обладает надежным риск-менеджментом карточных операций», — рассказали в банке. Напомним, что сервис был запущен в январе т.г. и сегодня полноценно работает уже в 10 филиалах Госкорпорация по ОрВД, расположенных в Якутске, Иркутске, Тюмени, Хабаровске, Камчатке, Сыктывкаре, Магадане, Новосибирске, Самаре и Красноярске.

Дональд Трамп предложил приватизировать диспетчерские службы воздушного транспорта

На прошлой неделе он направил проект документа в Конгресс, заявив, что его принятие позволит американцам «путешествовать дешевле, быстрее и безопаснее». Как говорится в документе, диспетчерские службы FAA в течение трех лет будут безвозмездно передавать в ведение независимого (частного) агентства, и около 30 тысяч сотрудников FAA, работающих в этих службах, перестанут получать зарплату из федерального бюджета. Вместе с тем, управление сохранит надзорные функции. Белый дом ссылается на опыт целого ряда развитых стран мира, которые создали аналогичные независимые корпорации, финансируемые за счет платежей пользователей системы, а не бюджета.

Украина готовит обращение в ICAO по поводу нарушения Россией международной конвенции

«Украина готовит заявление к Совету ICAO о нарушении РФ конвенции о международной гражданской авиации и руководствующих документов. На встрече (с президентом Совета ICAO) мы призвали руководство ICAO к действенным мерам для прекращения нарушений стандартов и рекомендованной практики ICAO со стороны РФ, отмены публикации аэронавигационной информации по международному воздушному пространству Симферопольского района», — сообщил вице-премьер Украины Владимир Кистион. Он подчеркнул, что Крым является украинской территорией и Украина рассчитывает на поддержку ICAO в вопросе нормализации авиапотоков над полуостровом.

Холдинг «Росэлектроника» оснастил аэродромы Казakhстана навигационно-посадочными системами

«Системы навигации и посадки, выпускаемые челябинским радиозаводом «Полёт», положительно зарекомендовали себя как на аэродромах в России, так и за рубежом», — комментирует заместитель генерального директора АО «Росэлектроника» Арсений Брыкин. — В ближайшие годы мы ожидаем значительный рост заказов от иностранных партнеров на наши радиотехнические системы, в том числе находящиеся на стадии завершения разработки». Поставленные системы обеспечивают привод летательных аппаратов в заданную точку, независимо от времени суток и погодных условий, а также точный заход на посадку даже в условиях плохой видимости.

В лондонском аэропорту Гэтвик внедряют навигацию на базе дополненной реальности

По словам представителей авиагавани, она гораздо более надежна, чем GPS. Об этом сообщает электронный журнал Buying Business Travel Russia. Более чем 2 тысячи радиомаяков будут считывать данные с мобильных устройств путешественников. После обработки полученной информации авиакомпании смогут присылать напоминания опаздывающим и отслеживать их местонахождение. Пассажирам новый инструмент тоже пригодится: приложение подскажет им кратчайшую дорогу на посадку, расположение баров и магазинов. В Гэтвике подчеркнули, что без согласия путешественника получить доступ к его личным данным через радиомаяки будет невозможно.

Украина в текущем году модернизирует аэронавигационную систему на 117 млн евро

Об этом сообщил на брифинге в Киеве министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян. Общая стоимость проекта: EUR117,5 млн, включая средства ЕБРР в сумме EUR41,18 млн, ЕИБ — EUR41,18 млн, собственные средства — EUR35,19 млн. «Реализация проекта позволит заменить физически и морально устаревшее и не соответствующее оборудованию на современные технологии, принесет ряд экономических преимуществ, позволит достичь соответствия задачам по реализации плана внедрения единого европейского неба в Украине. Таким образом, внедряем в Украине европейские стандарты и развиваем доступное авиационное сообщение», — подчеркнул Омелян.

Авиационные власти США предупредили об опасности полетов для ГА над Пакистаном

Федеральное авиационное управление США (FAA) выпустило предупреждение в отношении рисков для гражданской авиации, действующей в Пакистане, особенно на низкой высоте во время прилета и отлета, а также во время пребывания на земле из-за активности боевиков/экстремистов, говорится в сообщении ведомства. Предупреждение FAA не запрещает полеты, а лишь уведомляет летчиков об опасности. Ранее с предупреждением об опасности терактов в Пакистане выступил госдепартамент США, который не рекомендует американским гражданам без необходимости посещать эту страну. Кроме того, ограничена работа дипломатических миссий США в Пакистане.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Руководство МАК встретилося с послами Армении, Белоруссии, Казахстана и Киргизии

Президент Межгоссовета, Председатель МАК Татьяна Анодина провели в Москве встречу с Чрезвычайными и Полномочными послами Республик Армения, Беларусь, Казахстан и Киргизия в России.

Встреча была посвящена итогам реализации межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и 25-летней деятельности образованных на его основе Межгоссовета и МАКа. За это время в интересах государств-участников Межгоссоглашения расследовано 756 авиапроисшествий. Ни одно из заключений МАК не оспорено в процессуальном порядке. Сертифицировано более 150 типов ВС и двигателей, 102 международных аэродрома и 550 типов аэронавигационных систем. В рамках проекта ICAO-МАК подготовлено более 9000 международных специалистов по безопасности полетов и по расследованию АП. В сентябре 2016 года было подписано Соглашение с Генсеком ICAO о бессрочной пролонгации этого Проекта.

В Польше требуют распустить комиссию, повторно расследующую катастрофу Ту-154

Крупнейшая польская оппозиционная партия «Гражданская платформа» требует как можно скорее распустить правительственную подкомиссию, повторно расследующую катастрофу под Смоленском президентского Ту-154М.

«Премьер должна срочно распустить подкомиссию. Это один большой обман, сборище людей, у которых нет никаких компетенций, чтобы расследовать авиапроисшествия», — заявил в Сейме депутат «платформы» Марчин Кервиньский, подчеркнув, что речь идет не только о дилетантстве. «Они намеренно вводят общество в заблуждение», — указал политик. — Ответственные за это позорное вранье должны ответить на вопросы прокурора». Новая группа работает уже более года, но до сих пор не представила никаких серьезных выводов. Наблюдатели критикуют подкомиссию за растрату бюджетных средств и проведение за государственный счет сомнительных исследований и экспериментов.

ФАВТ обязала провести осмотр приводов руля направления всех SSJ 100

Данное обязательство вызвано повреждением узла навески и крепления привода руля направления на одном из самолетов SSJ 100 (номер 95089). 1 июня 2017 года Росавиация обязала всех эксплуатантов самолетов Sukhoi SuperJet.

«Контроль предназначен для обнаружения трещин на поверхностях кронштейнов крепления приводов руля направления», — сообщает в директиве летной годности. В случае обнаружения повреждений требуется прекратить использование бортов. Кроме того, авиакомпаниям необходимо совместно с представителями «Гражданских самолетов Сухого» произвести осмотр соответствующих узлов и доложить об этом в ГСС. Корректирующие действия, изложенные директиве, являются обязательными. На самолете, где было обнаружено повреждение, указанный элемент демонтирован для изучения и будет заменен на новый. Такое повреждение обнаружено впервые и носит единичный характер.

Дата подписания с АРЕ протокола по авиабезопасности еще не определена

«Сам протокол полностью подготовлен, он готов к подписанию, однако пока не определена конкретная дата и не согласована процедура подписания», — заявил замминистра транспорта РФ Валерий Окулов.

Как мы уже сообщали, в феврале Правительство РФ одобрило проект протокола о сотрудничестве с Египтом по безопасности гражданской авиации. Согласно документу, контролировать безопасность в египетских аэропортах, откуда выполняются рейсы в/из РФ, будут «специалисты российского юридического лица», уполномоченные ФАВТ. Но в середине мая в Минтрансе РФ заявили, что египетская сторона «более не демонстрирует готовности к поиску компромисса в части присутствия в аэропортах АРЕ российских специалистов», что противоречит согласованному ранее протоколу. Также Россия пока не получила от египетских коллег очередного приглашения на проведение инспекции в местных аэропортах.

Госдума РФ разрешит авиакомпаниям не продавать билеты дебоширам на транспорте

Депутаты Госдумы внесли в нижнюю палату парламента правку в законопроект об авиадебоширах, которая разрешает перевозчику не продавать билет на самолет гражданину, включенному в «черный список».

Авторами поправок являются главы комитетов Государственной Думы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев, по государственному строительству и законодательству Павел Крашенинников, по труду и социальной политике Ярослав Нилов. «В случаях, предусмотренных Воздушным кодексом РФ, авиаперевозчик или лицо, уполномоченное перевозчиком на заключение договора авиаперевозки пассажира, вправе отказать в заключении договора в целях защиты прав и законных интересов других лиц и организаций», — говорится в тексте законопроекта. Авторы уточняют, что для реализации данной нормы необходимо внести изменения в Гражданский кодекс Российской Федерации.

Суд в Чите оштрафовал пилота, за «мертвую петлю» с пассажирами на борту

Центральный районный суд Читы оштрафовал на 20 тысяч рублей 49-летнего местного жителя Леонида Кулеша, обвиняемого в оказании услуг, «не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей».

Как сообщили в Восточно-Сибирской транспортной прокуратуре, 21 мая 2016 года на своем сверхлегком самолете Dragonfly Кулеш выполнил два развлекательных полета с пассажирами в границах Читы на высоте более 200 м продолжительностью 20 минут со взлетом и посадкой на аэродроме «Каштак». Во время полета была исполнена фигура высшего пилотажа — «мертвая петля» (петля Нестерова). За полеты Кулеш получил 5 тысяч рублей. В прокуратуре отметили, что он не имел действующего свидетельства пилота и не прошел соответствующего обучения, не имел заключения врачебно-летной экспертной комиссии, а значит — не имел права на управление ВС и права на осуществление полетов.

Трибуна Эксперта

Понарошку — это серьезно

Без учета психофизиологии деятельности пилота безопасность полетов на вертолетах не повысить!

Вот четыре предмета и четыре вида частных деятельностей, которые летчик реализует при пилотировании ВС. Важно знать, что эти виды деятельности регулируются самостоятельными психическими механизмами, которые между собой взаимодействуют. Особенность данного взаимодействия заключается в том, что оно осуществляется не по типу взаимосодействия, а носит конкурирующий характер. Т. е. летчик, выполняя один вид деятельности и опираясь на психический механизм ее регулирующей, отвлекается в своем сознании от других, что может привести к потере над ними контроля. Чем сложнее выполнение одной деятельности, тем больше она требует времени, а следовательно, продолжительнее отвлечение от выполнения других деятельностей. Это исключительно важная закономерность, которая должна учитываться и при обучении, и в процессе деятельности летчиков — вертолетчиков.

Одновременное выполнение всех четырех деятельностей невозможно, т. к. человек на уровне сознания является одноканальной системой. Складывающееся впечатление об одновременном выполнении является иллюзией, которая обусловлена быстрым переключение с одной деятельности на другую в сознании летчика. Принято считать, что каждая частная деятельность выполняется «квантами», т. е. пилот решил задачу, связанную с наиболее приоритетной деятельностью в данный момент, и тут же переключается на другую менее приоритетную, затем следующую или вновь возвращается к наиболее приоритетной деятельности. Учитывая, что управление вертолетом на много сложнее (он менее устойчивый), чем самолетом, то летчики — вертолетчики вынуждены уделять данной деятельности больше внимания, поэтому испытывают трудности в ведении пилотажной ориентировки при полете по приборам. Это объясняется тем, что времени на создание и поддержание образа пространственного положения ВС относительно земли, осей X, Y и Z у них меньше, т. к. они чаще должны переключаться на управление ВС. Вот одна из психофизиологических причин, отвечающая на вопрос, почему вертолетчики не любят летать по приборам. Если еще имеются факторы, затрудняющие управление, то ведение ориентировки еще больше усложняется. Но наибольшее негативное влияние на пилотажную ориентировку по приборам оказывает недостаточная сформированность умственных навыков ее ведения. Это еще один психофизиологический опасный фактор, негативно влияющий на мотивацию пилотов вертолетов пилотировать ВС по приборам.

Когда отвлечение от выполнения пилотажной ориентировки достигает больших временных значений, да еще и не сформирован навык ведения, то пилот теряет контроль в своем сознании за положением ВС относительно земной поверхности, вектора силы тяжести, осей X, Y, Z, и у него развивается состояние, получившее определение, как потеря пространственной ориентировки. Одним из его проявлений является феномен «разбежались стрелки», при котором целостное представление о своем пространственном положении у пилота отсутствует, и он начинает «бегать» за отдельными показаниями приборов.

Окончание. Начало на с. 2

ров, т. е. парировать их изменения, не понимая в каком положении находится вертолет. Из изложенного выше вытекает ответ на вопрос, почему летчики — вертолетчики часто стремятся к визуальному полету.

Потеря пространственной ориентировки летчиками — вертолетчиками может наблюдаться не только в полете по маршруту, но и при взлете и посадке над заснеженной поверхностью в случае возникновения снежного вихря. Если для пилота это оказалось неожиданным (не предвиден), и он заранее не перешел на ориентировку по приборам, то потеря ее не заставит себя долго ждать. Любой переход от визуального пилотирования к приборному должен осуществляться заранее до входа в облака, попадания в снежный вихрь. Это позволяет пилоту сочетать визуальную ориентировку с приборной и дает возможность создать точное представление о пространственном положении по приборам, проконтролировав его по внекабинным ориентирам.



Становится очевидным, что изложенные закономерности ведения пилотажной ориентировки должны учитываться при обучении и отработке умственных навыков ее ведения по приборам у летчиков — вертолетчиков, а переходу от визуального пилотирования к приборному следует уделять пристальное внимание. Это необходимо учесть и в методике обучения пилотированию, и в подготовке по человеческому фактору.

Что касается методики обучения пилотажной ориентировке, то использовать для этой цели реальный или тренажерный полет в современных условиях — дорогое удовольствие. Навык ведения пилотажной ориентировки не требует выполнения полета и может быть эффективно отработан на земле с использованием ИТ-технологий. Прием, о котором будет сказано ниже, известен давно, но сегодня возможности его применения существенно расширены. И раньше рекомендовали для отработки навыка пилотажной ориентировки использовать разные сочетания показаний пилотажных приборов (отраженные на бумаге), воспринимая которые пилот должен был представить пространственное положение вертолета (самолета), его показать и пояснить.

Сегодня ИТ-технологии позволяют данную подготовку сделать более реальной и свободной. Изображение разных сочетаний показаний пилотажных приборов на компьютере создать легко, но главное, что летчик имеет возможность использовать этот прием обучения в любое время, даже находясь дома.

Следует подчеркнуть, если изложенный подход будет реализован на практике, то профессиональная подготовка пилотов резко возрастет, а аварийность, связанная с техникой пилотирования, значительно снизится. Такой программный продукт должен использоваться постоянно, особенно при перерывах в приборных полетах, в т. ч. пилотами — любителями. Отметим, что сформированность навыка ведения пилотажной ориентировки высвободит время для управления вертолетом и других видов деятельности, тем самым оптимизируя пилотирование.

Другой психофизиологической закономерностью, реализуемой в полете на вертолете и играющей негативную роль в обеспечении его безопасности, является феномен «поиска земли». Он наблюдается при заходе на посадку и проявляется в стремлении пилота установить, как можно раньше, контакт с землей, чтобы перейти к визуальному пилотированию и тем самым облегчить решение данной задачи. Однако не все пилоты знают, что поиск на-

му подготовка в области человеческого фактора должна быть дополнена подготовкой по CRM, на которой с опорой на знания в области человеческого фактора отработается оптимальное взаимодействие в разных ситуациях.

Как следует из вышеизложенного, в повышении профессиональной надежности пилотов вертолетов, большое значение имеют знания и навыки, связанные с подготовкой по ЧФ и CRM. Данная подготовка в авиакомпаниях должна быть организована на постоянной основе. Поэтому в штаты вертолетных авиакомпаний требуется ввести должность авиационного психолога. Именно он обязан квалифицированно организовывать занятия в области человеческого фактора, оказывать помощи на занятиях по CRM, принимать участие в расследовании авиационных событий, проводя медико — психологическую экспертизу. Для получения необходимых знаний психологу целесообразно пройти дополнительную подготовку на курсах повыше-

ния квалификации авиационных психологов, которые по указанию Руководителя Росавиации А. В. Нерадько созданы при МГТУ ГА группой по проблемам человеческого фактора Экспертного совета по вопросам ГА России.

Подводя итог изложенному материалу, необходимо еще раз выделить те психофизиологические опасные факторы, которые снижают профессиональную надежность летчиков — вертолетчиков и должны быть учтены при обучении и в процессе профессиональной деятельности. К ним относятся: сокращение времени на ведение пилотажной ориентировки из — за вынужденного частого отвлечения на управление вертолетом; недостаточная сформированность умственных навыков пилотажной ориентировки; проявление феномена «поиска земли»; неоптимальная организация взаимодействия в экипаже; слабая подготовка пилотов в области ЧФ и CRM. Рекомендуется использование ИТ-технологий для формирования умственных навыков пилотажной ориентировки и введение должности психолога в штат авиакомпании. Необходимо еще раз акцентировать внимание на том, что без учета психофизиологии деятельности летчиков — вертолетчиков невозможно обеспечить их высокому профессиональную надежность и повысить безопасность полетов.

Валерий КОЗЛОВ,
доктор медицинских наук,
профессор, член
Экспертного совета
по вопросам ГА России,
член Совета ОРАП



Восток — дело манкое...

Почему российские пилоты взяли курс на Азию

— предпринимает ли усилия гражданское воздушное ведомство, чтобы предотвратить утечку пилотов за рубеж;

— намерены ли в этой ситуации российские авиакомпании просить о дальнейшем расширении квоты на наём иностранных пилотов;

— какая именно категория российских пилотов востребована в странах Юго-Восточной Азии;

— имеют ли место факты создания искусственных преград для российских пилотов, пытающихся уехать на работу в другие страны...

По словам Игоря Дельдюжова, рассматриваемая проблема стала активно обсуждаться именно в настоящее время, но то, что она возникнет, стало очевидным ещё в 2015 году. Тогда на конференции по кадровой политике, которая проводилась в рамках «Транспортной недели», Игорь Владимирович делал доклад о ситуации на рынке труда лётного состава в России, сложившейся после банкротства «Трансаэро». Не все уволенные пилоты этой авиакомпании (их было около 1000 человек) нашли работу в России и были вынуждены искать её за рубежом. Именно они положили начало этому процессу и показали всему миру, что уровень подготовки российских пилотов достаточно высок и спрос на них не только устойчив, но и набирает обороты.

Этот процесс начался по нескольким причинам, одной из которых является атмосфера, в которой работают российские пилоты. Так, например, Минтранс несколько лет назад издал приказ, разрешающий лётчику работать 6 дней подряд с одним выходным днём. При этом производственный календарь, утверждённый Правительством России, предусматривает от 8 до 10 выходных дней для работников гражданской авиации, но только для лётного состава, а не для наземного. Этот же приказ разрешает сокращать отдых между полётами до 6 часов на месте базирования и до 10 часов вне такового.

Кроме того, Минтранс проявляет инициативу в том, чтобы сократить для лётного состава время отпуска. Лётчикам положен дополнительный отпуск, но имея меньше выходных по сравнению с теми, кто работает на земле, они, в конечном счёте, отдыхают меньше них. Росавиация издаёт столько различных циркуляров, что лётчики находятся как на вулкане. Они постоянно находятся под угрозой лишения лицензии и воспринимают новации ФАВТ как Дамоклов меч.

Работодатели со своей стороны создают невыносимые условия труда: один выходной день в неделю, и, кроме того, никакого



контроля и учёта рабочего времени нет. В то же время у иностранных пилотов, которые работают в российских авиакомпаниях, больше выходных, чем у российских. В расписании значится большое количество ночных рейсов, которые измощённые пилоты вынуждены выполнять, что создаёт угрозу как здоровью летчиков, так и безопасности полётов.

В ряде авиакомпаний отмечены случаи превышения налёта более 90 часов наряду с сокращением отпусков. При этом вводится сделная система оплаты труда: слетал, значит, заработал. В результате пилоты нередко вынуждены летать уставшими и на неисправных бортах. В цивилизованных странах действует система гарантированной оплаты труда. В Департаменте по производству полётов сложилась негативная обстановка, когда пилоты постоянно ожидают наказания, в частности, штрафов.

Компания «Авиаперсонал» провела свой рейтинг перевозчиков. По климату в коллективе «Аэрофлот» оказался на 9-м месте, по заработной плате — на 5-м, хотя по условиям труда — на первом. Дополнительную проблему создаёт и то, что заработная плата не индексируется. Лётчик находится в трёх состояниях: он летает, спит или едет на работу на своём автомобиле. Отпуск длительный, но пилот вынужден тратить его на прохождение медицинской комиссии или на сдачу зачётов с целью продления пилотского свидетельства.

По словам Игоря Дельдюжова, на ситуацию с нарушением санитарных норм служба медицинского обеспечения полётов повлиять не может и авиационные врачи никаких полномочий не имеют. В ходе предполётного осмотра врач всегда спрашивает, есть ли у пилота жалоба на здоровье, и, всегда получая ответ, что никаких жалоб нет. Если они и есть, пилоты предпочитают об этом умалчивать, опасаясь бесконечных комиссий, которые оканчиваются списанием с лётной работы.

Низкая зарплата — главная причина, по которой российские пилоты уходят работать в иностранные

компании. По словам пилота, уже приступившего к работе в Китае и опасавшегося назвать своё имя, иностранные перевозчики, в том числе и китайские, ведут строгий отбор. Каждый кандидат должен пройти так называемый входной тренажёр и медицинское освидетельствование, перед приёмом на работу должен сдать необходимые государственные экзамены на выпускном тренажёре. Помимо этого, необходимо пройти тесты у авиационных властей Китая. После прохождения государственных экзаменов подписывается контракт с работодателем и проходятся все виды подготовки, включая наземную, а затем программу ввода в строй. Только после этого начинается выполнение полётов. Кандидату предоставляется единственная попытка, и в случае неудачи ему возвращают все документы.

Пилот, пожелавший остаться инкогнито, изначально работал в «Трансаэро», и после её банкротства был уволен вместе со своими коллегами. Некоторое время авиакомпания выполняла перед работниками свои обязательства, пытаясь предоставить рабочие места у других перевозчиков. Эта практика оказалась не очень удачной. Авиакомпания не была готова к приёму большого количества людей. После этого потерявший работу лётный состав и начал искать работу в компаниях за рубежом. Процедура устройства может длиться в течение года. За границей трудно устроиться не только командиру, но и инструктору — не каждый способен пройти все процедуры.

Когда начались массовые увольнения сотрудников «Трансаэро», мало кто задумывался об их финансовом положении. Среди них были члены многолетних семей, иные из них имели и обязательства по ипотеке.

Напомним спикер и о ситуации, сложившейся после закрытия авиакомпании «Когалымавиа», которая была переименована в MetJet. Уволенные сотрудники этой компании до сих пор не получают положенные им выплаты. Судебные дела, возбуждённые в связи с этим, продолжаются по сей день.

Когда «Трансаэро» закрывалась, всех сотрудников «посадили» на вынужденный простой и платили минимальное жалование, которое к тому же задерживалось. Упомянутый выше пилот-инкогнито является многодетным отцом, и это положение дел воспринимал наиболее тяжело. Он записался на приём к Владимиру Путину и общался с одним из его помощников. Тот сказал: у вас непростая ситуация, обращайтесь в суд. Вот и вся помощь. Впрочем, чтобы нанять адвоката, зарплаты попросту не хватило бы. После этого отчаявшийся пилот и принял решение поступить в зарубежную авиакомпанию — искать место в России было бесполезно, вакансий не было.

Уход пилотов из компаний совпал с началом «горячего» сезона. Руководители ряда компаний заявляют, что они теряют рейсы и терпят убытки именно по этой причине. В действительности причина заключается в ином: компании включают в расписание рейсы, с количеством которых заведомо не могут справиться. Так, например, руководство компании «ВИМ-Авиа» заявляет, что задержки рейсов и нестыковки происходят вследствие ухода из штата 12 командиров экипажей. При этом умалчивается факт, что самолёты «ВИМ-Авиа» отправлены за рубеж на переоборудование и фирма, которая его осуществляет, не в состоянии справиться с большим объёмом работ. Компания же списала всё на лётный состав, который якобы её покидает.

Как отмечалось выше, важным аргументом в пользу отъезда пилотов за рубеж является оплата труда. Даже в Китае минимальное жалование составляет 11,5 тысяч долларов США при работе 28 дней и такой же продолжительности отпуска. Если отпуск короче, зарплата больше. Существует несколько опций по продолжительности работы до отпуска, и каждая из них имеет свою квоту по количеству налёта часов. При опции 28/28 налёт должен составлять 75 часов в месяц. Чем меньше отпуск, тем меньше норма налёта. Одним словом, условия работы более комфортны, чем в России, где даже в крупных компаниях значительную долю составляют ночные полёты. В Китае ночные полёты есть, но пилот не находится в воздухе всю ночь. График работы — 4 дня полётов и два — отдыха. Этот принцип действует не только для разворотных рейсов. Следует отметить также, что лётный состав доставляется на работу только служебным транспортом.

Одним из условий приёма на работу в иностранную авиакомпанию является наличие справки об отсутствии в лётной биографии пилота каких-либо серьёзных авиационных событий. Первоначально эти справки можно было получать беспрепятственно, но Росавиация приостановила их выдачу. При этом такие справки выдавались исключительно на русском языке, хотя международным языком гражданской авиации является английский. Отсюда следует вывод: либо в Росавиации нет специалистов, способных грамотно составить такой документ на английском языке, либо это проявление нежелания выдавать эти справки. Сами чиновники ведомства мотивируют выдачу справок только на русском языке тем, что Россия является членом ИКАО и русский язык может полноправно рассматриваться как язык делового общения. Но ведь может и не рассматриваться...

Одним словом, поговорка — где родился, там и сошёлся — в российской гражданской авиации более не актуальна. Ситуацию можно охарактеризовать другим крылатым выражением: что имеем — не храним, потерявши — плачем. Судя по нынешней ситуации в авиатранспортной отрасли, слезы будут горькими...

Григорий ГОРДОН

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Реализация систем компенсации и сокращения выбросов будет продвигаться согласно плану

Выступая перед главами международных авиакомпаний, Президент Совета ICAO д-р Олумуива Бенард Алиу четко и однозначно высказался по поводу системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации — CORSIA. В октябре прошлого года на 39-й Ассамблее ICAO правительства разных стран мира одобрили CORSIA, а страны, на которые приходится более 80 процентов международных полетов, предложили добровольно принять участие в программе уже на ее экспериментальном этапе в 2021 году. К этому времени около 90 процентов международных полетов будет покрываться CORSIA, тогда эта система начнет работать», — подчеркнул г-н Алиу.

Авиакомпании обяжут информировать пассажиров о всех изменениях в расписании рейсов напрямую

Такое решение суда спровоцировала история, произошедшая в Нидерландах, сообщает Euromag. Пассажира, забронировавшего билет на рейс через туроператора, проинформировали о задержке вылета на 24 часа лишь за 10 дней до отправления. Пассажир подал в суд на авиакомпанию с целью получить компенсацию. Авиаперевозчик заверил, что предупреждал о задержке туроператора, и именно продавец билета передал сообщение пассажиру с большой задержкой. Тем не менее, суд принял решение в пользу истца, и теперь авиакомпании обязаны информировать пассажиров обо всех изменениях в расписании напрямую. В противном случае придется выплачивать компенсацию.

Airbus сократит производство A380 до одного лайнера в месяц, если не будет новых заказов

«Концерн Airbus может сократить выпуск самолетов A380 до менее 12 единиц в год», заявил агентству Bloomberg представитель руководства компании Дидье Эврард на ежегодной конференции IATA, проходящей в мексиканском Канкуне. «Решение будет принято до конца этого года в случае отсутствия новых заказов на этот лайнер». «Компания ведет переговоры с потенциальными заказчиками A380 и может перенести производство уже заказанных самолетов на более ранний период. Это произойдет, если выяснится, что минимальный показатель безубыточного производства составит 12 самолетов в год», — заявил директор по продажам Airbus Джон Лихи.

В дельтах рек Янцзы и Чжуцзян КНР создаст три аэропортовых кластера мирового класса

Как пишет официальная и самая влиятельная газета в стране «Женьминь Жибао», «будущие аэропортовые кластеры будут стимулировать строительство воздушного «шелкового пути», соединяющего Китай со всем миром. В 2016 году аэропорты этих регионов перевезли в целом 473 млн человек (46,5 процента по всей стране), а объем перевезенных грузов составил 14,69 млн тонн (74,7 процента от общего объема в КНР). В городских кластерах, основной формы урбанизации Китая проживает 62 процента населения страны. Они привлекают 70 процентов от общего объема инвестиций в основные активы страны и 98 процентов иностранных инвестиций.

Boeing достиг окончательного соглашения о продаже 60 бортов иранской Aseman Airlines

Сделка по продаже 60 узкофюзеляжных самолетов модели 737 Max оценивается в \$3 млрд. На момент подписания меморандума ранее, стороны оценивали сделку на сумму до \$6 млрд без учета скидок, пишет Wall Street Journal. Поставка самолетов должна начаться не позднее 2022 года. Сделка также зависит от решения властей США, ввиду чего американская авиакомпания обратилась в Управление по контролю за иностранными активами минфина США для получения разрешения на проведение такой сделки. Boeing также ожидает одобрение со стороны министерства финансов США на проведение сделки по продаже 80 самолетов авиаперевозчику Iran Air за \$16,6 млрд без учета скидки.

Lufthansa рассматривает возможности выхода на рынок Италии в связи с кризисом Alitalia

Однако она не планирует покупать эту компанию, заявил гендиректор Lufthansa Карстен Шпор на полях отраслевой встречи в Мексико. Lufthansa может купить самолеты Alitalia, если она будет продавать их, отметил Шпор. Кроме того, может быть наращена пассажироместимость воздушного флота нашего бюджетного подразделения Eurowings. Эта авиакомпания — панъевропейская модель. Если появится возможность привести ее в Италию... это станет одним из вариантов расширения здесь нашего бизнеса», — отметил Шпор. Он также сообщил, что спрос на услуги Lufthansa в этом году превосходит ожидания — динамика пассажирских авиаперевозок из США и Азии позитивна.

Кутаисский аэропорт включен в рейтинг двенадцати самых красивых аэропортов мира

Кутаисский международный аэропорт имени Давида Агмашенебели включен в список 12 самых красивых аэропортов мира, составленный американским изданием Curbid. Это второй по популярности аэропорт в Грузии, так как оттуда в различные точки мира осуществляют рейсы компании-лоукостеры. Добраться до Кутаисского аэропорта можно на автобусе или микроавтобусе. Аэропорт находится в 14 километрах к западу от центра Кутаиси и открылся осенью 2012 года. «Архитектор из Нидерландов Бен ван Беркель спроектировал здание с открытым пространством и высоким потолком. Оно напоминает старую железнодорожную станцию», — отмечено в экспертном мнении Curbid.

Бизнесмен из Катар планирует доставить на самолетах в страну 4000 коров из Австралии

Катарский предприниматель Мутаз аль-Хайят намерен закупить в Австралии и США 4 тысячи коров голштинской породы и привезти их в страну на самолетах, передает Bloomberg. На такой шаг бизнесмен из Дохи планирует пойти, чтобы обеспечить Карат собственной молочной продукцией. Аль-Хайят подсчитал, что для доставки примерно 4 тысяч коров весом до 600 кг каждая, необходимо выполнить примерно 60 авиарейсов. Изначально предприниматель рассматривал морской путь доставки животных. По его словам, ежедневное регулярное производство свежего молока компания начнет в конце июня, и к середине июля покроет примерно треть спроса Катара на молоко.

Для того, чтобы успешно конкурировать на мировом рынке, мы объединили лучшие производственные и инженерные ресурсы в рамках одной корпорации. Интеграция дает нам возможность предложить рынку лучшие и инновационные решения в области гражданской, транспортной и боевой авиации. В нашем постоянно изменяющемся мире мы открыты к сотрудничеству и партнерству. Мы поощряем свежие идеи и поддерживаем молодые таланты, которые отваживаются заглядывать в будущее.

TO COMPETE



OAK ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАЦИОННАЯ КОРПОРАЦИЯ
www.uacrussia.ru

Воздушный ТРАНСПОРТ

ПОДПИСНОЙ КУПОН
На газету «Воздушный транспорт»
Гражданской авиации

На номера	Январь	Февраль	Март
	Апрель	Май	Июнь
	Июль	Август	Сентябрь
	Октябрь	Ноябрь	Декабрь

Количество экземпляров каждого номера _____

Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____

Подписку можно оформить
в любом почтовом отделении.

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге
«Пресса России»;

36199 — в каталоге «Роспечать»
на I полугодие 2018 года — **4392 руб.**

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок независимо от сроков и порядка проведения почтовой подписной кампании. Издание вы будете гарантированно получать бандеролью непосредственно из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните подписной купон и отправьте его в отдел распространения по факсу: (495) 953-34-89. Стоимость редакционной адресной подписки

на II полугодие 2017 года — **4272 руб.**
Редакция: (495) 953-34-89

МИМОЛЕТОМ

Укрощение «Пегаса»

Французский летчик пересек Ла-Манш на автомашине, летающей под парусом



Известный французский пилот-экстремал **Бруно Веццолли** пересек пролив Ла-Манш на летающей машине, похожей на гибрид парашюта и легкого вертолета — багги, передает агентство Рейтер.

Устройство под названием «Пегас» взяло разбег на старой взлетно-посадочной полосе неподалеку от французского портового города Кале, а приземлилось в воду в 59 километрах от точки старта, рядом с британским Дувром.

Разработал «Пегас» предприниматель Жером Дофи, вдохновленный работами пионеров авиации — бразильца Альберто Сантоса-Дюмона и француза Луи Блерио. В 1909 году Блерио стал первым пилотом, перелетевшим Ла-Манш. Дофи планировал сконструировать летающую машину, которая позволила бы облететь вокруг света за 80 дней.

Пролив Ла-Манш, максимальная ширина которого составляет 250 километров, а минимальная — 32 километра, издавна выступал в роли своеобразного «полигона» для испытания экспериментальных

Интерьер вашего борта — наша забота



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



Вертолетные кресла АЭРОСТАЙЛ