

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 16 (44140)
Апрель 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

26 апреля. Москва

IX Международная
конференция
Авиационное
финансирование
и лизинг
в России и СНГ

InterContinental
Moscow Tverskaya



То крылом волны касаясь...

Подробности на с. 10

«Аэросила» инвестирует серийное производство самолётов-амфибий Л-42М в Ульяновской ПОЭЗ



Подробности на с. 11

Beluga меняет оперение

Сборка модели XL идет полным ходом

Воздушный транспорт гражданской авиации № 16

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 директорАссоциации «Союз авиационного
двигателестроения»**И. Семенченко,**член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:

Фрунзенская набережная,
д. 48, кв. 48

г. Москва, 119270

Телефон для контактов,
подписки (495) 953-34-89

e-mail: sergus48@gmail.com

airtransavia@gmail.com

(ПР) — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель

ООО «ТрастАвиа»

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

Отпечатано в типографии

ООО «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,

ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 515

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Досадные и трагические совпадения

Способен ли отечественный авиатранспортный комплекс выработать действенный алгоритм безопасности полетов

В предыдущем материале о конференции ОРАП «Расследование авиационных происшествий и их профилактика» были представлены обзоры выступлений, касающихся положения дел с безопасностью полётов гражданской и государственной авиации, а также теоретических основ как мер предотвращения авиационных происшествий, так и их расследования. Сегодня вниманию читателя предлагается обзор материалов, касающихся практических вопросов расследования происшествий и авиационных катастроф.

Как известно, при расследовании авиационного происшествия всегда возникают два вопроса: кто виноват и что делать? Но можно поставить вопрос и так: те ошибки или нарушения, которые допустили участники инцидента, это их вина или, скорее, беда? Особо остро встал

этот вопрос в ходе расследования катастрофы с бизнес-джетом «Фалькон-50» в аэропорту Внуково 20 октября 2014 года.

Председатель комиссии по расследованию авиационных происшествий МАК **Алексей Морозов** в своем докладе обратил внима-

ние на обстоятельства трагедии. Взлёт производился ночью в условиях сильного тумана при видимости 1000 метров. При этом не было никаких других самолётов, ни взлетающих, ни заходящих на посадку, следовательно, не было и дефицита времени. Напомним, что, когда са-



Многие авиационные общественные объединения провели встречи, посвящённые памяти Игоря Волка. Такая встреча прошла и в Санкт-Петербурге. Организовала ее Секция истории авиации и космонавтики при Институте истории естествознания и техники. А в канун Дня космонавтики такая встреча была проведена в Библиотеке-центре имени Антуана-де-Сент-Экзю-

пери. С воспоминаниями об Игоре Волке выступили ветераны ЛИИ имени М.М. Громова, заслуженные лётчики-испытатели СССР Урал Султанов, Виктор Кирсанов и Николай Мясников. На вечере присутствовал также гость из Бангладеша Первез, который также был знаком с Игорем Волком.

Для центра имени Экзюпери прошедший вечер имеет особую

значимость. Игорь Волк более 10 лет назад создавал его вместе с Мстиславом Листовым, который также является лётчиком-испытателем. Игорь Петрович нередко был почётным гостем многих прошедших в этих стенах вечеров, где рассказывал множество ин-



молёт начал разбег перед взлётом, на ВПП выехал снегоборщик, который самолёт задел правой консолью крыла и правой стойкой шасси. Четыре человека, находившиеся на борту (пассажиры и экипаж), погибли.

По горячим следам заместитель Министра транспорта Российской Федерации Валерий Окулов причину трагедии определил как «элементарное раздолбайство» (вероятно, в кулуарах он

употребил выражение куда более резкое). Выяснилось, что водитель снегоборщика вышел на работу «под мухой». Если рассматривать трагедию через призму модели Ризона (о ней рассказано в предыдущем отчете), выходит, что швейцарский сыр не был заменён на костромской, и все дырки совпали. Что же сыграло их роль?

Продолжение на с. 4-5

Не летать он не мог

Игорь Волк стал классиком авиации и космонавтики. И одним из основателей Центра имени Экзюпери

Наша страна отметила День космонавтики. Этот праздник был объявлен государственным, но в сознании народа он всегда оставался и остаётся народным. К сожалению, нынешний День космонавтики был омрачён невосполнимыми утратами. Ушли из жизни Георгий Гречко, Степан Микоян, а ещё раньше Игорь Волк. Его день рождения совпадает с Днём космонавтики, но, к сожалению, до своего 80-летия дожить ему было не суждено.

тересных эпизодов из истории своей лётной деятельности вообще и участия в программе «Буран» в частности. Почтить память великого лётчика и космонавта, имя которого неразрывно связано с историей программы «Буран», пришли многие ветераны авиа-

ционно-космической отрасли, в числе которых были лётчики-испытатели, а также инженеры конструкторы. Многие из них в течение нескольких лет трудились в ЛИИ имени М.М. Громова.

Продолжение на с. 8

Герои и их звёзды. 2

Что знаем мы сегодня о знаменитых пилотах-челюскинцах и чего не знаем

В предыдущем номере нашего издания в репортаже о встрече в Доме кино, посвящённой героям-челюскинцам, мы познакомили нашего читателя с биографией Михаила Водопьянова, многие эпизоды которой не были широко известны. Сегодня предлагается обзор не публиковавшихся ранее архивных документов, рассказывающих о судьбах героев челюскинской эпопеи. Выступление подготовил историк Фёдор Романенко. Он начал его словами: «В истории страны есть страницы, которые заставляют гордиться ею, но есть и страницы скорби». Именно они и были представлены вниманию слушателей.

В одном из документов содержится выдержка из доклада начальника ВВС РККА Якова Алксниса Наркому Обороны К.Е. Ворошилову от 25 июня 1934 года. В доносении говорится о том, что из

семи лётчиков-челюскинцев пятеро (кроме Николая Каманина и Михаила Водопьянова) «...по настояниям особых отделов, политорганов и командиров характеризуются как политически и мо-

рально неустойчивые и несоответствующие службе в РККА». Примечательно то, что данный доклад был написан уже тогда, когда лётчики уже были Героями Советского Союза.



В выступлении также был представлен документ, отражающий биографию лётчика Фёдора Куканова. Он родился в 1904 году в Царском Селе, а в 1928 году закончил Военную школу морских лётчиков в Севастополе. В 1931 году был осуждён Военным трибуналом Балтфлота по статье 113 («дискредитирование власти, т.е. совершение должностным лицом действий, хотя бы и не связанных с его служебными обязанностями,

но явно подрывающих в глазах трудящихся достоинство и авторитет тех органов власти, представителем коих данное должностное лицо является...») к одному году лишения свободы условно.

Что квалифицировалось как дискредитация власти, можно трактовать как угодно, но, вероятнее всего, речь шла просто о выпивке.

Продолжение на с. 9



В ходе визита делегация посетила цех окончательной сборки, агрегатно-сборочное производство и осмотрела производство тяжелых военно-транспортных самолетов Ил-76МД-90А и нового российского самолета-топливозаправщика Ил-78М-90А.

АО «Авиастар-СП» выполняет крупный контракт в интересах Минобороны России по производству Ил-76МД-90А. Параллельно с серийной сборкой самолетов проводится работа по ОКР и испытаниями Ил-76МД-90А. Для серийного про-

изводства Ил-76 на заводе строится новая поточная линия, которая значительно сократит циклы сборки агрегатов, стыковки планера.

Также участники совещания осмотрели участок сборки агрегатов нового пассажирского самолета МС-21. В АО «Авиастар-СП» изготавливают панели фюзеляжа, двери, люки, подкилевые отсеки и отсеки ВСУ, киль и стабилизатор. Три комплекта агрегатов для первых образцов самолета МС-21 отправлено в Иркутск. Совещание под руководством

Ульяновск демонстрирует тренды

На промплощадках ОАК обсудили перспективы развития программ военно-транспортной авиации

Президент ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь в рамках рабочей поездки в Ульяновск на предприятие АО «Авиастар-СП» (входит в состав ПАО «ОАК») принял участие в совещании под руководством заместителя Председателя Правительства России Дмитрия Rogozina.

вице-премьера Дмитрия Rogozina было посвящено вопросам разработки и организации производства военно-транспортных самолетов и подготовки комплексной целевой программы по созданию авиационных двигателей до 2025 года. Открывая совещание, вице-премьер заявил, что задача создания перспективных образцов самолетов военно-транспортной авиации должна быть тесно увязана с разработкой новых двигателей.

Юрий Слюсарь сообщил, что транспортное самолётостроение —

это одно из приоритетных стратегических направлений ОАК. В составе ОАК формируется транспортный дивизион, в рамках которого будет создан единый контур управления транспортными программами — тяжелого Ил-76, легкого Ил-112, перспективных среднего и сверхтяжелого транспортных Ил-76, «ВАСО», «Авиастар-СП», ОАК-ТС, ЭМЗ им. Мясищева, а также ряда ремонтных предприятий. Участники делегации посети-

ли АО «АэроКомпозит-Ульяновск» (входит в состав ПАО «ОАК»). Производственные мощности предприятия задействованы в проекте создания ближне-среднемагистрального пассажирского лайнера МС-21 в части изготовления композитного крыла из полимерных композиционных материалов по инфузионной технологии, разработанной специалистами АО «АэроКомпозит». Это единственное предприятие в России по производству первичных силовых композитных конструкций для авиационного

Об усилении ответственности за нарушение правил безопасности на транспорте

Принят Государственной Думой, Одобрен Советом Федерации 17 марта 2017 года 29 марта 2017 года
Статья 1

Внести в Уголовный кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 25, ст. 2954; 1998, № 26, ст. 3012; 2003, № 50, ст. 4848; 2007, № 31, ст. 4008; 2009, № 7, ст. 788; № 52, ст. 6453; 2010, № 31, ст. 4164; 2011, № 11, ст. 1495; № 45, ст. 6334; № 50, ст. 7362; 2014, № 6, ст. 566; № 48, ст. 6651; 2015, № 1, ст. 81; 2016, № 27, ст. 4261) следующие изменения:

1) в части первой статьи 213: а) в пункте «б» слово «группы, —» заменить словом «группы»; б) дополнить пунктом «в» следующего содержания:

«в) на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования, —»;

2) дополнить статьей 267.1 следующего содержания: «Статья 267.1. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств

Совершение из хулиганских побуждений действий, угрожаю-

Федеральный закон от 03.04.2017 № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»



щих безопасной эксплуатации транспортных средств, — наказывается штрафом в размере от ста пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок.».

Статья 2
Пункт 3 части второй статьи 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 52, ст. 4921; 2002, № 22, ст. 2027; № 30, ст. 3020, 3029; № 44, ст. 4298; 2003, № 27, ст. 2700, 2706; № 50, ст. 4847; 2004, № 27,

ст. 2711; 2005, № 1, ст. 13; 2006, № 28, ст. 2975, 2976; № 31, ст. 3452; 2007, № 1, ст. 46; № 24, ст. 2830, 2833; № 49, ст. 6033; № 50, ст. 6248; 2009, № 11, ст. 1267; № 44, ст. 5170; 2010, № 1, ст. 4; № 15, ст. 1756; № 21, ст. 2525; № 27, ст. 3431; № 31, ст. 4164, 4193; № 49, ст. 6412; 2011, № 1, ст. 16; № 23, ст. 3259; № 30, ст. 4598, 4605; № 45, ст. 6334; № 50, ст. 7361, 7362; 2012, № 10, ст. 1162, 1166; № 30, ст. 4172; № 31, ст. 4330, 4331; № 47, ст. 6401; № 49, ст. 6752; № 53, ст. 7637; 2013, № 26, ст. 3207; № 27, ст. 3442, 3478; № 30, ст. 4078; № 44, ст. 5641; № 51, ст. 6685; № 52, ст. 6945; 2014, № 19, ст. 2303, 2310, 2333; № 23, ст. 2927; № 26, ст. 3385; № 30, ст. 4219, 4259, 4278; № 48, ст. 6651; 2015, № 1, ст. 83, 85; № 6, ст. 885; № 21, ст. 2981; № 29, ст. 4391; 2016, № 1, ст. 61; № 14, ст. 1908; № 18, ст. 2515; № 26, ст. 3868; № 27, ст. 4256, 4257, 4258, 4262; № 28, ст. 4559; № 48, ст. 6732; № 52, ст. 7485) после цифр «267,» дополнить цифрами «267.1,».

Президент Российской Федерации В.Путин
Москва, Кремль 3 апреля 2017 года № 60-ФЗ

Анонимные бифштексы

Верховный суд подтвердил законность штрафа Аэрофлоту по делу о маркировке бортпитания

Верховный суд Российской Федерации подтвердил законность судебных актов о назначении ПАО «Аэрофлот — Российские авиалинии» штрафа в размере 150 тысяч рублей за отсутствие маркировки на продукции бортового питания, говорится в определении суда.

Как уточняет РАПСИ, авиакомпании отказано в передаче ее жалобы в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда РФ. Несогласие заявителя с толкованием судами норм КоАП РФ и законодательства, подлежащих применению к рассматриваемым правоотношениям, не свидетельствует о том, что судами допущены существенные нарушения названного кодекса, отметили в высшей судебной инстанции.

Напомним, 15 июня 2016 года Арбитражный суд Москвы отклонил иск авиакомпании о признании незаконным постановления Роспотребнадзора от 15 марта 2016 года о назначении административного наказания в виде штрафа на основании части 1 статьи 14.43 КоАП РФ. «Аэрофлот» подал апелляционную жалобу на это решение, которую суд удовлетворил и отменил решение столичного арбитража.

Однако Арбитражный суд Московского округа 7 декабря 2016 года постановление апелляции отменил, оставив в силе решение первой инстанции.

В материалах суда говорится, что в ходе выездной проверки ПАО «Аэрофлот — Российские авиалинии» было выявлено, что продукция бортового питания, которая изготавливается ЗАО «Аэромар» и принимается на борт самолетов



«Аэрофлота», не маркируется (касалетки, салатники, ланч-боксы, снэк-боксы и прочее). В частности, отсутствуют сведения о наименовании пищевой продукции, составе пищевой продукции, количестве, дате изготовления, сроках годности, условиях хранения, наименовании и месте нахождения изготовителя пищевой продукции. Информация на борту самолетов

представляется пассажиру по требованию в виде распечатки рациона и содержит только сведения о составе бортового питания, пищевой ценности и калорийности.

Суд первой инстанции отклонил доводы авиакомпании о том, что ее в действиях нет состава административного правонарушения, так как поставка продукции осуществляется третьими лицами в рамках

гражданско-правовых отношений. Арбитраж Москвы отметил, что между ПАО «Аэрофлот» и ЗАО «Аэромар» заключен договор поставки бортового питания и оказания услуг. Компания «Аэромар», как изготовитель бортового питания, осуществляет только доставку продукции на борт самолета. Указанная продукция поступает на воздушные суда в транспортной упаковке, предназначенной для хранения и транспортирования.

Вместе с тем, обслуживание пассажиров на борту воздушного судна осуществляется сотрудниками ПАО «Аэрофлот», заметил арбитраж. Оказание услуг общественного питания происходит не на месте производства, следовательно, «Аэрофлот» обязан соблюдать требования Технического регламента ТС 022/2011 «Пищевая продукция в части ее маркировки», указал суд первой инстанции. Что и подтвердили в высшей.



ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин: в ближайшее время в сфере космонавтики появятся прорывные разработки

Россия продолжит наращивать свой потенциал в космической сфере, заявил Президент РФ Владимир Путин, выступая на торжественном вечере, посвященном Дню космонавтики. «Чтобы ответить на все вызовы необходимо наращивать собственный потенциал. Россия обеспечила независимый доступ в космос, построив космодром «Восточный». Рядом с ним появится город Циолковский, а также новый технопарк с уникальными условиями для изучения космоса, — сказал Президент. — Уже в ближайшее десятилетие предстоит создать конкурентоспособные прорывные разработки — собственную компонентную базу, новый тип ракет-носителей и пилотируемый корабль».

Максим Соколов пригласил Владимира Путина на открытие нового аэропорта Ростова-на-Дону

«В декабре в Ростове будет введен в эксплуатацию новый аэропорт, это один из знаковых проектов, — обратился глава Минтранса к Президенту на рабочей встрече в Кремле. — Приглашаем вас на его открытие». «Да, я видел с вертолета, как идет строительство, — отметил Владимир Путин. — Это наш первый аэропорт, который построен фактически с нуля, прямо в чистом поле». Аэропорт, который строится к ЧМ по футболу 2018 года, назвали «Платов» в честь атамана Донского казачьего войска, героя войны 1812 года. Он станет новым транспортным узлом международного уровня, обеспечивающим стыковку рейсов между странами Азии, СНГ и Европы.

Дмитрий Песков прокомментировал версию о взрыве на борту самолета Леха Качиньского

В Кремле затрудняются комментировать выводы польской комиссии по расследованию причин катастрофы Ту-154 бывшего президента страны Леха Качиньского под Смоленском, назвавшей причиной гибели самолета взрыв на борту. Такое заявление сделал пресс-секретарь российского лидера Дмитрий Песков. «Мы не можем это комментировать, мы не знаем, чем руководствовалась эта комиссия, на чем она основывала свои выводы», — сказал Песков, отвечая на соответствующий вопрос журналистов. Представитель Кремля добавил, что у следствия есть записи разговоров пилотов и диспетчеров, «которые таких свидетельств не содержат».

В Правительстве России предложили освободить полицию от процедуры досмотра авиапассажиров

Таким образом сотрудники ОВД на транспорте смогут полностью сосредоточиться на борьбе с хулиганами и авиадебоширами. Соответствующий законопроект разработан МВД России, Государственная Дума сможет приступить к его рассмотрению после майских каникул. Авторы разработали поправки в Воздушный кодекс, согласно которым сотрудники полиции освобождаются от участия в проведении предполетного и послеполетного досмотра пассажиров и членов экипажа воздушного судна. Проводить его будут службы авиационной безопасности. На данный момент сотрудников ОВД для эффективного обеспечения безопасности в аэропортах не хватает.

Минтранс оставит выбор на использование электронных посадочных талонов в аэропортах

Министерство транспорта России хочет снять ограничения на использование электронных посадочных талонов в российских аэропортах. Аппарат подготовил все необходимые поправки в правила проведения предполетного досмотра. По новым правилам пассажирам достаточно будет при регистрации иметь лишь баркод на телефоне, который и будет выступать в качестве посадочного документа. Предполагается, что в аэропорту его будет сканировать специальное устройство. Отмечается также, что с введением электронных посадочных отказываться от бумажных документов аэропорты не станут, а предоставят выбор пассажирам.

Росавиация остановила выдачу свидетельств коммерческих пилотов ГА выпускникам-заочникам

Причина — отсутствие у заочников необходимого объема летной практики. Соответствующая директива направлена во все межрегиональные территориальные управления воздушного транспорта. Как рассказали в Росавиации, в феврале этого года была выявлена схема, позволявшая получать свидетельства коммерческих пилотов людям, не имевшим необходимого объема летной подготовки. «Около 300 человек собирались воспользоваться этим каналом в ближайшее время, среди них были те, у кого ранее пилотские свидетельства уже были аннулированы, — рассказали в Росавиации. - В настоящее время мы остановили выдачу свидетельств для всех, кто обучался заочно».

Президент ОАК и председатель «ПРОФАВИА» подписали трехлетнее корпоративное соглашение

В 2012 году ОАК первой среди интегрированных структур авиационной промышленности РФ подписала двухлетнее соглашение с отраслевым профсоюзом на 2012-2013 гг. С тех пор руководство холдинга и Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности «ПРОФАВИА» постоянно координирует взаимодействие по улучшению оплаты труда и выполнению соцгарантий на предприятиях. Заработная плата у сотрудников предприятий-участников соглашения увеличилась в 2016 году на 12 процентов. Средняя зарплата в ОАК превысила 51 тысячу рублей. На предприятиях ОАК работает более 103 тысяч человек, большая часть работников — члены профсоюза.

Законопроект, который легализует аэротакси, может принести бюджету 500 млн рублей в год

Большее половины легких и сверхлегких ВС в России принадлежит физическим лицам. Но воздушное законодательство не позволяет им зарабатывать на перевозке пассажиров, проведении авиаэкспурсий и обработке фермерских полей. Минтранс решил изменить ситуацию и разработал законопроект, который упростит процедуру оформления сертификата эксплуатанта для владельцев небольших самолетов и вертолетов. По оценкам ведомства, это только на первоначальном этапе принесет экономике не менее 500 млн рублей в год. Сейчас документ находится на стадии общественного обсуждения. При этом желающие инвестировать в этот бизнес уже имеются.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

В первом квартале текущего года объем перевозок пассажиров вырос на 18,7 процента

За январь–март авиакомпании перевезли 19,6 млн пассажиров, годом ранее — 16,5 млн пассажиров, рост составил 18,7 процента. Почты и грузов перевезено 249,8 тысячи тонн, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — 23,9 процента. За первых три месяца года пассажирооборот увеличился на 22,9 процента, до 49,494 млрд пассажирокилометров, грузооборот — на 24,6 процента, до 1,722 млрд тоннокилометров. Процент занятости кресел составил 78,3 (+2,4 процента), процент коммерческой загрузки — 66,6 (+3,4 процента). В марте 2017 года авиакомпании обслужили 6,86 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 17,7 процента.

ГТЛК признали лидером рынка по объемам бизнеса и сумме новых договоров лизинга в год

Рейтинговое агентство RAEX (Эксперт РА) совместно с Объединенной Лизинговой Ассоциацией подвели итоги исследования российского рынка лизинга за 2016 год. Лидером рынка по объему нового бизнеса в 2016 году стала Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). При этом, на долю компании в 4 квартале 2016 года пришлось около 53 процентов объема нового бизнеса. Стоимость имущества, переданного ГТЛК в лизинг за прошедший год, составила 122,8 млрд рублей (+157 процента к 2015 году). ГТЛК также заняла 1 место по сумме новых договоров лизинга. Этот показатель превысил 188 млрд рублей.

Общая сумма контракта на 20 самолетов SSJ 100 для «Аэрофлота» составит около \$600 миллионов

«Я точную сумму сейчас назвать не смогу, но ориентировочно это порядка \$600 млн», — сообщил президент Объединенной авиационной корпорации Юрий Слюсарь, отвечая на соответствующий вопрос журналистов. Ранее гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил, что компания планирует подписать твердый контракт на поставку дополнительных 20 самолетов Sukhoi SuperJet 100 на авиасалоне МАКС-2017, который пройдет в июле. Кроме этого, как напомнил Слюсарь, ОАК надеется подписать контракт с «Аэрофлотом» на поставку 50 новейших самолетов MC-21. «Они у нас будут, так называемыми, стартовыми заказчиками», — добавил глава ОАК.

Брендированные тарифы авиакомпании LOT теперь доступны через каналы продаж Amadeus

Брендированные тарифы «Economy», «Premium Economy» и «Business» авиакомпании LOT теперь доступны через каналы продаж Amadeus. Предоставляя всем турагентам, подключенным к системе Amadeus, доступ к данным тарифам, LOT расширяет возможности для брендинга, допродажи и дифференциации спектра своих предложений, наглядно демонстрируя их преимущества. Вне зависимости от типа используемого интерфейса — командного или графического режима работы агента — все пользователи Amadeus получили возможность повысить качество обслуживания своих клиентов, предлагая тарифы, которые максимально отвечают их индивидуальным потребностям.

Авиакомпания «Аврора» стала лауреатом награды «Бизнес-Премия Приморского края»

«Аврора», входящая в группу «Аэрофлот», в третий раз стала лауреатом престижной награды «Бизнес-Премия Приморского края». Торжественная церемония награждения лауреатов XIII Краевой Бизнес-Премии состоялась во Владивостоке. Определение лауреатов проходило в несколько этапов, включая оценку Экспертного совета, а также открытого онлайн-голосования среди приморцев, что придает Премии особое общественное звучание. «Маршрутная сеть «Авроры» учитывает транспортные потребности жителей всех субъектов РФ, входящих в ДФО, в том числе обеспечивает регулярное сообщение на территории Приморского края», — рассказали в «Авроре».

Прокуратура выявила наличие задолженности по заработной платы в авиакомпании «ВИМ-Авиа»

Приволжская транспортная прокуратура в рамках проверки исполнения трудового законодательства установила, что общая сумма долга авиапредприятия перед более 1100 работниками по оплате труда за февраль составила 38 млн рублей. «В целях восстановления их конституционных прав прокуратура руководству авиакомпании внесла представление об устранении нарушений закона. Также в отношении данного юридического лица и его генерального директора возбуждены дела об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ (нарушение трудового законодательства)», — пояснили в прокуратуре.

Российская авиакомпания Pegas Fly («Икар») принята в члены международной ассоциации IATA

В 2014 году авиакомпания по итогам аудита была зарегистрирована в качестве оператора IOSA (IATA Operational Safety Audit). В 2015 году систему менеджмента оператора сертифицировали на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001:2008, говорится на сайте перевозчика. Авиакомпания Pegas Fly, созданная в 1993 году и базирующаяся в аэропорту Емельяново (Красноярск), специализируется на выполнении чартерных и регулярных магистральных пассажирских перевозок по курортным направлениям. Внутренние перелеты осуществляются, в том числе, по социально значимым маршрутам, преимущественно — на Дальний Восток.

Экс-премьер КЧР отсудил у компании «ЮТэйр» 25 тысяч за то, что ему не предоставили плед

Как следует из решения суда, бывший председатель правительства Карачаево-Черкесии (КЧР) Руслан Казанов, летевший из командировки по маршруту Москва - Минеральные воды в салоне бизнес-класса, был простужен, ему стало холодно, и он попросил у бортпроводницы плед. По данным истца, она отказалась это сделать, ссылаясь на то, что авиакомпания таких услуг не оказывает, и чиновник был вынужден попросить принести ему пальто. Соответствующее решение Черкесского городского суда, вынесенное по иску чиновника в конце 2016 года, Верховный суд республики оставил без изменений, сообщил журналистам пресс-секретарь суда Солтан Байрамуков.

Досадные и трагические совпадения

Способен ли отечественный авиатранспортный комплекс выработать действенный алгоритм безопасности полетов



Алексей Морозов

Расследователи пришли к выводу, что одной из причин катастрофы стала потеря ситуационной осведомленности. Снегоуборщик выехал на крестовину (место пересечения двух ВПП в аэропорту Внуково) и там остановился по непонятной причине. Если бы он продолжил движение — трагедии бы не произошло. В этой ситуации необходимой мерой должен быть непрерывный контроль спецмашин со стороны старшего смены. Как он был поставлен во Внуково — этот вопрос также был рассмотрен при расследовании.

Напомним, что сегодня аэродромные спецавтомобили оснащены системой блокировки, не позволяющей завести мотор в случае наличия препятствий на месте, где должна быть проведена работа. В качестве меры по предотвращению ситуационной неосведомленности водителей спецтехники необходимо также оборудовать кабины автомобилей средствами прослушивания переговоров на частоте диспетчеров старта.

В ходе расследования катастрофы выявился ряд способствовавших ей факторов. К ним относится отсутствие в документах, определяющих обязанности сотрудников аэродромной службы (руководителя работ на лётном поле и водителей спецмашин), порядка действий при потере контроля за спецмашиной или ориентировки на лётном поле. Ряд существенных недостатков был выявлен и в службе УВД. Диспетчеру не выполнял мероприятий по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП спецмашин при наличии об этом радиолокационной информации и предупреждений на дисплее системы обзора контроля лётного поля.

Диспетчер-инструктор, как и диспетчер-стажёр, не выявили двукратный несанкционированный выезд снегоуборщика на лётное поле даже после того, как экипажу самолёта было дано разрешение на взлёт. Помимо этого, выявилась неэффективность организации работы с подсистемой обзора и контроля лётного поля (А-3000-А-SMGCS). Специалисты, управляющие воздушным движением, не имеют достаточного опыта работы с данной подсистемой.

В документах, определяющих технологию работы службы УВД Внуковского центра, отсутствовали рекомендации по настройке указанной подсистемы, в том числе, предупреждающих линий и сигналов тревоги. По этой причине на рабочих местах диспетчеров сигналы тревоги были выключены. В документе отсутствовали и рекомендации по порядку распределения внимания при взлёте самолёта и по действиям персонала при выдаче подсистемой сигналов тревоги.

При расследовании также были выявлены неверные дей-

Окончание. Начало на с. 2

ствия со стороны экипажа. Командир воздушного судна увидел машину, оказавшуюся на ВПП, но взлёт прекращён не был. Выяснилось, что в руководстве по производству полётов эксплуатанта (авиакомпания UniJet) нет рекомендаций по действиям в случае обнаружения препятствий на ВПП. Кроме того, самолёт «Фалькон-50» имел одну конструктивную особенность: управление носовым колесом осуществляется только с места командира воздушного судна. В связи с этим второй пилот вынужден передавать командиру управление самолётом на самом напряжённом этапе разбега.

В общей сложности, к катастрофе привело 16 факторов. Окончательный отчёт о расследовании содержит информацию о том, что с рабочего места диспетчера визуально не просматривается зона, в которой произошёл несанкционированный выезд спецавтомобиля на ВПП. На рабочем месте диспетчера установлен монитор для наблюдения за наземным движением, но его расположение неудобно. В технологии работы диспетчера процедуры использования данной системы отражены нечётко. Отсюда можно сделать вывод: неверные действия



Роман Секлетов

диспетчеров — не их вина, а беда.

К сожалению, в истории отечественной гражданской авиации подобного рода трагедия не является первой. В октябре 1984 года в Омске в третьем часу ночи самолёт Ту-154Б-1, выполнявший рейс из Краснодара в Новосибирск и совершавший в омском аэропорту промежуточную посадку, столкнулся с обдувочной машиной, после чего разрушился и сгорел. В пожаре погибли 169 пассажиров, 5 членов экипажа и 4 работника наземной службы.

В 80-х годах в аэропорту Актобинска произошло аналогичное событие, которое, к счастью, не закончилось катастрофой. Здесь совершил посадку самолёт Ил-62, который выполнял рейс из Хабаровска в Ташкент. В Ташкенте погода была неблагоприятной, и экипаж получил указание уходить на запасной аэродром, каковым и стал Актобинск. В этом аэропорту тоже была сильная метель, но посадка была разрешена. Когда самолёт приземлился, экипаж обратил внимание на череду огней впереди. Оказалось, перед носом ВС стоит целая кавалькада снегоуборочников. Командир в адрес их водителей разразился бранью (шуточное ли дело — оставалось одно мгновение до трагедии!). Последние начали слёзно умолять его «не сдавать» их. ВВС согласился: в сущности, водители делали благое дело — чистили ВПП, чтобы самолёт мог приземлиться, но не успели покинуть полосу.

Минувший 2016 год был омрачён трагедией: 1 июля в Иркутской области при тушении лесных пожаров разбился самолёт авиации МЧС Ил-76. С докладом о расследовании этой катастрофы выступил специалист МАК **Сергей Якименко**. Аудитории была предоставлена небольшая видеозапись, сделанная в кабине самолёта Ил-76 при тушении пожара. Было видно, что действия тяжёлого многотонного самолёта напоминают манёвры штурмовика, атакующего неприятельские цели: нужно снизиться до предельно малой высоты, которая может составлять 50 метров, сбросить воду либо огнегасящую жидкость, а затем снова перейти в набор высоты. При этом необходимо постоянно помнить, что впереди по курсу могут находиться сопки или горы. А на земле — говоря словами А.С. Пушкина из поэмы «Полтава», «...и смерть, и ад со всех сторон». Стоит ли говорить, что каждый вылет на подобное задание — это подвиг.

Как избежать трагедии в такой обстановке? Свои рекомендации предложило Бюро по расследованию происшествий на транспорте Канады. Оно предоставило Комиссии по расследованию материалы и документы по организации и выполнению работ по тушению лесных пожаров с применением авиации в Канаде. Комиссией были проанализированы авиационные работы по пожаротушению, выполняемые самолётом-танкером совместно с самолётом-доразведчиком (самолёт сопровождения, по-английски Bird Dog — дословно это означает «птицапохожая на собаку»). Процедуры были приведены в отчёте по результатам расследования катастроф самолётов «Локхид-188 Электра» (16 июля 2003 года) и «Конвэр-580» (31 июля 2010 года).

«Локхид-188 Электра» — турбовинтовой самолёт, внешне немного напоминающий Ил-18, относящийся к тому же классу и являющийся почти ровесником ему. Первый полёт он совершил в декабре 1957 года. «Конвэр-580» по классу сопоставим с Ил-114, но в отличие от последнего считается среднемагистральным — дальность полёта составляет 3650 километров. Оба описанных самолёта остаются «на крыле» по сей день. Эти самолёты во много раз легче Ил-76, но, тем не менее, выполнять миссию огнеборцев они отправляются в союзе с «собакой-поводырьём». В этом качестве применяется пятиместный высокоплан Turbo Commander с двумя турбовинтовыми двигателями, созданный компанией Aero-Commander.

Комиссия по расследованию катастрофы Ил-76 пришла к следующим выводам. Катастрофа произошла вследствие несоблюдения экипажем установленной методики выполнения полёта и снижения ниже безопасной высоты в горном районе, что привело к столкновению самолёта с землёй в управляемом полёте. Катастрофе способствовал ряд факторов.

Командир экипажа принял решение выполнять задание на предельно малых высотах при метеоусловиях, несоответствующих установленным для полёта на тушение пожаров. Кроме того, экипаж не реагировал на срабатывание сигнализации системы СРПБЗ (система раннего предупреждения близости земли). Вероятно, это связано с тем, что при тушении пожаров эта система срабатывает

постоянно, к чему экипаж привык. Были выявлены и недостатки во взаимодействии членов экипажа, приведшие к потере контроля за высотой полёта. Обращено внимание и на психологический фактор — достижение цели полёта в сознании командира экипажа было приоритетным и представлялось более важным, чем обеспечение безопасности.

МЧС России рекомендовано провести анализ существующей системы применения авиации для тушения пожаров и в целях повышения безопасности таких полётов скорректировать документы, на основании которых они осуществляются. В этих документах должны быть определены обязанности и ответственность каждого должностного лица, участвующего в организации полётов.

Перед вылетом экипаж должен быть обеспечен информацией об обстановке в районе цели (место и характер пожара, метеорологические условия, данные по связи с группой по ликвидации пожара на местности), в том числе, и по данным экипажа разведчика, совершающего облёт цели. Аналогичную информацию экипаж самолёта должен получить и по мере достижения цели перед началом выполнения миссии.

Одна из рекомендаций предусматривает разработать систему контроля за качеством подготовки и выполнения полётов авиации МЧС. Эта система должна отвечать требованиям нормативно-правовых актов гражданской авиации. Ряд рекомендаций касался и самих самолётов Ил-76ТД, применяющихся для тушения пожаров. Так, например, совместно с ОАО «Ил» должен быть рассмотрен вопрос об оборудовании рабочего места штурмана системой индикации рельефа местности в направлении полёта с учётом наземных препятствий и текстовой информации о вырабатываемой СРПБЗ сигнализации.



Юрий Чигирёв

Помимо этого, необходимо провести с персоналом авиационных частей и подразделений, осуществляющих тушение лесных пожаров, дополнительные занятия по особенностям выполнения полётов в этом режиме и по действиям экипажа в случае срабатывания СРПБЗ. В Руководство по лётной эксплуатации самолёта Ил-76ТД должны быть внесены дополнения, касающиеся методики тушения пожаров на малых и предельно малых высотах с применением выливных авиационных приборов ВАП-2. Сама СРПБЗ должна быть адаптирована для выполнения полётов в специальных режимах. Совместно с АО «ВНИИРА-Навигатор», ФГУП «ГосНИИ ГА» и ФГБУ «АСК МЧС России» должен быть уточнён порядок эксплуатации СРПБЗ в полётах при тушении пожаров.

Участникам конференции также были представлены результаты расследования катастрофы грузового самолёта Боинг-747 в аэропорту Манас города Бишкек (член Совета ОРАП **Роман Секлетов**). Самолёт приземлился за пределами ВПП, снёс множество домов в близлежащем дачном посёлке, разрушился и сгорел. В ходе расследования было установлено, что при заходе на посадку самолёт оказался выше глиссады. После этой катастрофы был выдан ряд рекомендаций по повышению безопасности полётов.

При заходе на посадку по ILS (Instrument landingsystem — система посадки по приборам), особенно, когда заход выполняется по II или III категориям ИКАО, обратить внимание экипажей на соблюдение схем захода и пролёта контрольных точек по дальности и высоте. К ним относятся точка входа в глиссаду, а также дальний и ближний приводные радиомаяки. Экипажи должны помнить, что уход на второй круг при отсутствии видимых наземных ориентиров должен начинаться не ниже установленной высоты принятия решения.

Диспетчеры при наличии технических средств должны информировать экипаж о существенных отклонениях по высоте от значения, установленного на схеме захода на посадку, особенно по II или III категориям ИКАО и в условиях низкой видимости.



Александр Тушенцов

Руководители авиакомпаний, эксплуатирующих самолёты фирмы Boeing всех моделей, должны провести с лётным составом теоретические, а при необходимости и практические занятия по особенностям выполнения полётов при переводе автопилота в инерциальный режим при снижении по глиссаде. Применительно данной рекомендации следует рассмотреть и для воздушных судов других производителей.

FAA (Federal Aviation Administration) совместно с корпорацией Boeing было рекомендовано рассмотреть вопрос об изменении алгоритма работы автопилота для предотвращения случаев продолжения снижения, когда самолёт не вышел на расчётную траекторию и, соответственно, не может приземлиться на ВПП. Администрациям аэродромов необходимо изучить вопрос о допустимости застройки территорий в непосредственной близости от них.

Нарушения процедур захода на посадку стали причиной и другого авиационного происшествия, имевшего место также в Кыргызстане, но в аэропорту Ош. 22 ноября 2015 года здесь заходил на посадку самолёт Боинг-737-300 авиакомпании Avia Traffic Company, выполнявший регулярный рейс из Красноярска. Как рассказал член Совета ОРАП **Юрий Чигирёв**, посадка осуществлялась в 8 часов утра местного времени в сумерках и в метеоусловиях, при которых полёты могут выполняться только по приборам (туман, горизонтальная видимость 500 метров, вертикальная около 30). Экипаж решил уйти на второй круг, находясь на высоте принятия решения, но начав уход, самолёт столкнулся с



Александр Тушенцов (младший)

ВПП. Вследствие этого столкновения у него были повреждены шасси и правый двигатель.

Экипаж доложил диспетчеру, что решил уходить на запасной аэродром в Бишкек. Но при наборе высоты вследствие полученных повреждений отказали две гидросистемы и начались перебои в работе правого двигателя. Пилоты выключили его и, поняв невозможность ухода в Бишкек, запросили аварийную посадку в Оше. При её выполнении самолёт приземлился на ВПП с перелётом и выкатился на 530 метров. К счастью, дело обошлось без пожара и взрыва.

Расследователи пришли к выводу, что непосредственной причиной этого происшествия стали неправильные действия КВС, состоявшие в переводе самолёта в режим набора высоты при уходе на второй круг. Это привело к искажению профиля полёта и столкновению с ВПП. Сопутствующими причинами стал недостаток в организации подготовки экипажей, а именно, в отработке процедуры ухода на второй круг.

В ряде докладов рассматривались авиационные происшествия, причиной которых стали технические отказы. Начальник отдела исследования аварийных и отказавших объектов авиационной техники Федерального автономного учреждения «Авиарегистр Российской Федерации» **Александр Тушенцов** выступил с докладом о расследовании аварии вертолёт Ми-8АМТ, случившейся 25 ноября 2015 года в ходе выполнения рейса с острова Средний в Хатангу. У вертолёт откатали педали ножного управления — он перестал реагировать на них. При обследовании машины было выявлено разрушение кронштейна крепления направляющих текстолитовых колодок тросов ножного управления вертолёт. Причиной разрушения стали разные дефекты — производственный и эксплуатационный. Производственный дефект заключался в изготовлении перемычки у прорези в кронштейне для крепления уголка навески направляющей колодки размером 5 мм вместо положенных, согласно чертежу, 8 мм с допустимой погрешностью до 2 мм. Эксплуатационный дефект состоял в перетяжке этих винтов.

С техническими неполадками была связана и авария самолёта Боинг-767-300 авиакомпании Azuair, на котором 26 февраля 2016 года выполнялся рейс Москва-Бангкок. С обзором материалов расследования этой аварии выступил ведущий инженер «Авиарегистра Российской Федерации» **Иван Илларионов**. Во время руления на исполнительный старт самолёт неожиданно остановился и накренился влево. У него оказалась разрушенной балка тележки левой опоры шасси в зоне узла её крепления к штоку амортизатора. Причиной разрушения явилось несоответствие прочности детали уровню контактных напряжений, возникающих в реальных условиях эксплуатации.

Возникшая проблема не нова: ещё 27 марта 2006 года у самолёта Боинг-767-200 одной из авиакомпаний ОАЭ на тележке шасси была выявлена трещина в том же месте, что и у вышеупо-

мянутого воздушного судна. 19 февраля 2008 года корпорация Boeing выпустила сервисное письмо, в котором содержался перечень аэродромов с грубыми ВПП. В этом письме говорилось, что на всех самолётах Боинг-767, эксплуатирующихся в России, через каждые 14 дней или 50 полётов, а также до и после каждого полёта на подобный аэродром рекомендуется проводить смазку узлов опор шасси. При этом для тех самолётов, которые не летали в аэропорты с «корявыми» ВПП, такую смазку достаточно было производить каждые 1000 лётных часов.

Анализ полётной информации самолёта, потерпевшего аварию 26 февраля 2016 года, показал, что в течение месяца эксплуатации превышения эксплуатационных ограничений допущено не было. Отверстие в балке покрыто слоем кадмия, который при возникновении нагрузок расплавляется и проникает в металлические детали, ухудшая их механические свойства. Корпорации Boeing были высказаны пожелания усовершенствовать конструкцию тележки шасси и, в частности, заменить кадмий более термостойким материалом. Специалисты корпорации Boeing изначально не сочли необходимым дорабатывать конструкцию тележки шасси, но впоследствии факт конструктивных недостатков признали.

Технические аспекты аварий воздушных судов были отражены и в других выступлениях. Обзор инцидентов, связанных с усталостными разрушениями трубопроводов на различных воздушных судах, представил начальник сектора «Авиарегистр Российской Федерации» **Александр Тушенцов** (младший). В его докладе были проанализированы материалы, связанные с аварией вертолёт Ми-8Т, у которого 21 сентября 2016 года вышла из строя основная гидросистема. Аналогичная авария произошла с самолётом Ан-124-100 5 июля того же года — на исполнительном старте во время прогрева двигателей экипаж обратил внимание на убывание гидрожидкости и снижение давления во 2-й гидросистеме. Взлёт был прекращён и самолёт зарулил на стоянку. Разрушение трубопровода носило многоцикловый усталостный характер и произошло от металлургического дефекта в

виде «волосовины». По этой же причине был разрушен трубопровод топливной системы учебного самолёта DA-40, принадлежащего Ульяновскому институту гражданской авиации. Инцидент произошёл при заходе на посадку после выполнения учебно-тренировочного полёта.

Технические аспекты безопасности полётов были рассмотрены также в докладе на тему сверхмногоциклового усталости конических зубчатых колёс центрального привода и коробки приводов двигателя ПС-90А. материал подготовили **Андрей Шаняевский**, а также оба Александра Тушенцова, старший и младший. В аналогичном сообществе была исследована проблема, связанная с трещинами поясов крепления кронштейнов навески стабилизатора самолёта RRJ-95 (SuperJet100).



Иван Илларионов

Прошедшая конференция показала, что Общество независимых расследователей авиационных происшествий сохранило верность традициям, установившимся за четверть века. Они состоят в тесном союзе различных специалистов — пилотов, инженеров и учёных. В сообщество расследователей вошли и специалисты-психологи, постоянным участником конференций стала Людмила Горюнова, кандидат психологических наук, преподаватель Петербургского энергетического института повышения квалификации.

Важным итогом прошедшей конференции станет создание в структуре ОРАП секции по предотвращению авиационных происшествий и управлению безопасностью полётов.

Пётр Крапошин



Сергей Зайко вручает диплом Андрею Шаняевскому

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Государственная программа развития авиапрома на 2013-2025 годы выполнена на 74 процента

Как говорится в докладе Минэкономики России, из бюджета на нее выделено около 53 млрд рублей, фактические расходы оказались на 10 млрд рублей больше. Тем не менее, не была достигнута половина плановых показателей госпрограммы. В частности, вместо 198 самолетов в 2016 году поставлено только 136 машин. Одной из причин невыполнения показателя стало «негативное влияние антироссийских санкций, ограничивших доступ к внешним рынкам» и сокращение внутреннего спроса на авиатехнику. Кроме того, помешали ухудшение внешнеэкономической конъюнктуры, девальвация рубля и сокращение спроса иностранных авиакомпаний на технику.

ОАК планирует инвестировать в модернизацию отрасли около 100 млрд рублей до 2020 года

Как заявил глава ОАК Юрий Слюсарь, за последние годы корпорация инвестировала порядка 25 миллиардов рублей в техническое перевооружение и модернизацию. «Всего в горизонте до 2020 года предусмотрено порядка 100 миллиардов рублей — такова наша инвестиционная программа, которую на эти цели направить», — сообщил Слюсарь. ОАК создана в 2006 году и включает в себя около 30 предприятий российского авиастроения. Основными направлениями деятельности ОАК являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники различного назначения.

Газпромбанк привлек два новых банка к участию в кредите ГТЛК на закупку самолетов SSJ 100

Синдицированный кредит в размере 30 млрд рублей предоставляется в рамках программы развития аренды самолетов SSJ 100, которую ГТЛК реализует по распоряжению Правительства РФ при поддержке Минтранса и Минпромторга России. Уполномоченным организатором синдицированного кредита назначен Газпромбанк. Государственная программа успешно развивается, и на текущий момент по контракту между АО «Гражданские самолеты Сухого» и ГТЛК поставлено 17 воздушных судов, до конца года ожидается поставка оставшихся 15 самолетов. Ряд российских и крупных международных банков, рассматривают возможность участия в синдицированном кредите.

ОДК поставила ВАСО Санкт-Петербургские двигатели ТВ7-117СТ для самолета Ил-112В

«Работы по проекту Ил-112В ведутся согласно государственному контракту, заключенному между Министерством обороны РФ и ОАО «Ил». Легкий транспортник Ил-112В с максимальной нагрузкой до 5 тонн предназначен для транспортировки личного состава, военной техники, различных видов вооружений и других грузов. Ил-112В придет на смену парку самолетов Ан-26», — отметили в ОДК. Для Ил-112В Санкт-Петербургским предприятием ОДК АО «Климов» разрабатывается турбовинтовой двигатель ТВ7-117СТ, который наряду с воздушным винтом АВ-112 и регулятором управления винтом РСВ-34С (разработчик — АО «НПП «Аэросила») составляет силовую установку нового самолета.

На промплощадках ОАК обсудили перспективы развития программ военно-транспортной авиации

Президент ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь в рамках рабочей поездки в Ульяновск на предприятие АО «Авиастар-СП» (входит в состав ПАО «ОАК») принял участие в совещании под руководством заместителя Председателя Правительства РФ Дмитрия Rogozina. Открывая совещание, Дмитрий Rogozin заявил, что задача создания перспективных образцов самолетов военно-транспортной авиации должна быть тесно увязана с разработкой новых двигателей. Участники делегации посетили АО «АэроКомпозит-Ульяновск» — единственное предприятие в России по производству первичных силовых композитных конструкций для авиастроения.

Специалисты СибНИА провели испытания Як-40 с крылом из композитных материалов

Как рассказал, научный руководитель СибНИА Алексей Серьезнов, «композитное крыло мы уже сделали, и самолет с композитным крылом совершил первый полет. Я думаю, к концу года мы его (доработанный прототип самолета — ред.) уже увидим на какой-нибудь выставке, работа на заключительном этапе». Специалисты СибНИА планируют, помимо крыла, изготовить и композитный фюзеляж самолета. «Это будет полностью композитный самолет, который будет востребован не только в России. Самолеты такого класса используются как бизнес-самолеты для перевозки деловых людей, так и для перевозки пассажиров бюджетных авиакомпаний», — сказал ученый.

Новосибирский авиазавод увеличит выпуск отсеков фюзеляжа для SSJ 100 на 35 процентов

НАЗ им. В. П. Чкалова в текущем 2017 году планирует на 35 процентов увеличить выпуск отсеков фюзеляжа для российских гражданских самолетов семейства Sukhoi Superjet 100, сообщил заместитель губернатора Новосибирской области Сергей Семка на заседании правительства. Сегодня Новосибирский авиационный завод имени В.П. Чкалова изготавливает элементы фюзеляжа SSJ 100, в том числе, кабину пилотов. Завод основан в 1931 году. В годы Великой Отечественной войны выпустил более 15 тысяч истребителей Як-7 и Як-9. В последующие годы завод также был ориентирован на выпуск военной авиации. Основная его продукция — фронтовые бомбардировщики Су-34.

Принципы бережливого производства станут основой в производственной системе АО «ОДК»

Объединенная двигателестроительная корпорация утвердила «Политику развития производственной системы», которая отводит ключевую роль в совершенствовании производственных процессов в отрасли внедрению принципов бережливого производства (lean-технологии). «Для решения приоритетных задач развития ОДК разработан ряд стратегических инициатив, включая выбор концепции бережливого производства как основы для изменений», — рассказал руководитель департамента по развитию АО «ОДК» Владимир Челпанов. — В холдинге, в частности, учрежден ежеквартальный управляющий комитет по развитию на уровне высшего руководства».

АЭРОПОРТ 2017

Президент поручил проверить запас материалов для ремонта ВПП Камчатки при землетрясениях

Владимир Путин поручил Министерству транспорта (Минтранс) РФ обеспечить необходимый запас материалов для ремонта взлетно-посадочных полос (ВПП) в Петропавловске-Камчатском и на Сахалине на случай землетрясений. Глава государства во время встречи с министром транспорта Максимом Сололовым напомнил о том, что ранее они уже обсуждали тему необходимости иметь там запас материалов на случай необходимости ремонта ВПП. Министр доложил, что такой запас был создан. «В настоящее время он находится как стратегический запас на площадке, это специальные плиты, так называемые ПАГи», — сказал министр.

Аэропорты столичного региона будут временно прекращать работу для репетиций Парада Победы

«В связи с проведением репетиций воздушной части Парада Победы в апреле в отдельных секторах московской зоны будут вводиться ограничения на использование воздушного пространства. Основные дни проведения репетиций — 10, 12, 14, 17, 19, 21 и 24 апреля. 10, 12 и 14 апреля с 10:40 до 11:10 по московскому времени будет закрыт для приема и отправления воздушных судов аэропорт Внуково. В эти же дни с 10:45 до 11:05 по московскому времени будут закрыты аэропорты Домодедово, Жуковский и Остафьево. Время закрытия аэропортов в другие основные дни проведения репетиций будет известно позже», — заявил пресс-секретарь ФГУП «ГК ОрВД» Николай Ивашов.

Программу реконструкции аэропорта Нальчика рассмотрела правительственная комиссия России

«Минтранс России поддерживает мнение о начале финансирования и реализации мероприятия по реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) международного аэропорта Нальчик в 2018 году. Инвестиционный проект по строительству международного аэропорта Нальчик, запланированному с 2015 по 2020 гг. и стоимостью более чем 9,7 млрд рублей (более 7,8 млрд планировалось выделить из федерального бюджета), был ранее исключен из госпрограммы «Развитие транспортной системы РФ» из-за сокращения объемов финансирования. В связи с этим власти КБР приняли решение реконструировать существующий аэропорт и разработали новую программу по проекту.

Перрон в аэропорту «Пулково» реконструирует компания «Возрождение» за 1,83 млрд рублей

АО «ПЮ «Возрождение» выиграло конкурс на реконструкцию перрона №3 в петербургском аэропорту Пулково, предложив самую низкую цену — 1,83 млрд рублей, сообщает сайт госзакупок. В тендере, который проходил на прошлой неделе в формате запроса предложений, поступило три заявки. Помимо победителя конкурса, заявки подали московское ООО «Алеконстрой», предложившее за контракт 1,849 млрд рублей, и ООО «Ремстройкомплект», заявившее сумму в 1,84 млрд рублей. Конкурсная комиссия отклонила заявку «Алеконстроя», так как она не была обеспечена. «Ремстройкомплект» проиграл по критериям «цена и «квалификация участников», говорится в публикации.

Омский АП получил сертификат соответствия на выполнение ТО самолетов Sukhoi SuperJet

«Для организации работ по техническому обслуживанию воздушных судов типа RRJ 95 ОАО «Омский аэропорт» располагает собственной производственной базой, представляющей комплекс зданий и сооружений, оснащённых всем необходимым оборудованием и средствами технического обслуживания. Авиатехнический персонал прошёл соответствующую подготовку, имеет многолетний опыт техобслуживания самолётов российского и зарубежного производства», — отметили в аэропорту. Наличие технической базы позволит привлечь к сотрудничеству авиакомпании, эксплуатирующие SSJ 100, для развития региональной сети пассажирских перевозок.

«Аэроэкспресс» сохранил показатели 2016 года по пассажироперевозкам в первом квартале т.г.

2 383 705 человек воспользовались услугами «Аэроэкспресса» по итогам первых трех месяцев т.г. Несмотря на сокращение нерабочих праздничных дней, эта цифра всего на 0,5 процента ниже показателей за аналогичный период в прошлом году, сообщает пресс-служба ООО «Аэроэкспресс». По итогам I квартала Домодедовское направление вновь стало самым популярным у пассажиров «Аэроэкспресс». В то же время, по сравнению с результатами первых трех месяцев прошлого года пассажиропоток в Шереметьево и Внуково вырос на 4,3и 6,9процента соответственно. Выросло и число тех, кто купил билет через мобильное приложение или на сайте «Аэроэкспресса».

Зам. главы Росавиации Константин Махов посетил строительство нового АП Саратова

В рамках рабочего визита в Саратовскую область Константин Махов посетил площадку строительства нового аэропорта, а также провёл выездное совещание, в котором приняли участие зампред правительства области Василий Разделкин, и.о. генерального директора Юрий Жирков, представители генподрядчика АО «Мостоотряд-99» и др. Участники встречи обсудили промежуточные итоги реализации проекта «Строительство аэропортового комплекса «Центральный» (г. Саратов). В настоящее время на объекте продолжаются работы по устройству водосточно-дренажной сети, электроснабжения и другие виды работ, предусмотренные проектом. Сроки выдерживаются.

Реконструкция аэродрома Якутска завершится в 2019 году без ограничений для перевозчиков

Об этом сообщил замминистра транспорта Якутии Павел Прокопьев: «Реконструкция (второй очереди — ред.) идет. До 2019 года мы планируем закончить третью очередь реконструкции. Были слухи, что будут закрывать аэродром, но в текущем и следующем годах никаких ограничений по полетам воздушных судов не будет. В 2019 году могут быть ограничения, но они связаны не с воздушными судами, а с предельной загрузкой. Также были сообщения о том, что будем летать через Иркутск, то такого не будет». По его словам, финансирование работ в текущем году составляет 500 млн рублей (третья очередь) и 112 млн рублей (вторая очередь), в 2019 году — 1,2 млрд рублей.

Аксиома требует доказательств

о мерах по повышению конкурентоспособности авиационной техники российского производства

Показаны изменения структуры эксплуатационных расходов российских авиакомпаний, повлиявшие в кризисных условиях 2014 — 2016 годов на рост рисков авиационного бизнеса. Указанные факторы требуют в настоящее время действенных мер по государственной поддержке создания и эффективного внедрения в эксплуатацию современной авиационной техники российского производства.

Проанализированы действующие в настоящее время организационно-экономические механизмы и государственные решения (в том числе постановления правительства Российской Федерации) об экономическом стиму-

Публикуемая сегодня статья содержит анализ проблем обеспечения конкурентоспособности российской авиационной техники на современном авиатранспортном рынке. Рассмотрены основные факторы и критерии обеспечения конкурентоспособности российской авиационной техники, в том числе, величина эксплуатационных расходов и динамика ее основных статей.

ходов российских авиакомпаний в 2014-2016 годах претерпела значительные изменения по сравнению с докризисным периодом (рис. 1). В связи с изменением курса рубля (появившегося на стоимость лизинга и аренды, номинированную преимущественно в иностранной валюте) и удешевлением нефти вырос удельный вес относительно постоянных статей затрат, что вместе с удорожанием стоимости кредитов

душные суда, получаемые указанными организациями по договорам лизинга или аренды для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок»;

Второе — № 1073 от 22 октября 2012 г. «О предоставлении субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в рос-

2. Снижение цен на авиаГСМ для эксплуатантов ВС российской авиации

Эта мера направлена на сокращение расходов авиаперевозчика путем субсидирования государством цен на авиаГСМ. Для этого может быть использовано топливо из возобновляемого запаса Росрезерва. При реализации указанной меры особое внимание необходимо уделить организации процесса учета субсидируемых объемов авиаГСМ. При этом важно, чтобы затраты на администрирование процесса оказались существенно ниже, чем положительный эффект от субсидирования. Действенность данных мер также ограничена долей соответствующих затрат в структуре ПЭР, которая в настоящий момент снизилась и составляет около 20 процентов (рис. 1).

Прочие составляющие ПЭР также могут быть объектом субсидирования для заказчиков российских ВС, но их доля в ПЭР ниже, чем доли рассмотренных выше составляющих.

В целом, все меры описанного вида (субсидирование составляющих ПЭР) обладают существенным недостатком, связанным с тем, что субсидируются распределенные во времени потоковые платежи, а заказчику предлагается сделать выбор в пользу отечественных ВС и понести безвозвратные расходы в текущий момент. Даже если АТ берется в лизинг и авиакомпания не приобретает ВС в собственность, требуются единовременные затраты на стартовые депозитные платежи по лизинговым контрактам, лицензирование и сертификацию, обучение персонала, приобретение средств наземного обслуживания, разнообразного программного обеспечения и др. При этом перевозчик обязан эксплуатировать полученные по договору лизинга ВС до наступления предусмотренного лизинговым договором «окна выхода».

Получив субсидию по постановлению № 1212, эксплуатант обязан использовать ВС в течение 5 лет, в противном случае субсидии в полном объеме подлежат возврату в бюджет. Однако по ходу реализации проектов в дальнейшем возможны изменения как внешних условий (цен ГСМ, валютных курсов, процентных ставок и т.п.), так и политики государства — в частности, могут быть пересмотрены условия и льготы для эксплуатантов отечественной АТ. Неопределенность этих факторов на протяжении длительных будущих периодов — порядка периода активной эксплуатации ВС — порождает высокий уровень рисков, который для многих коммерческих авиакомпаний неприемлем. Лизинговые компании также предпочитают не рисковать.

Кроме того, при оценке потребного уровня субсидий возникает принципиальный вопрос: насколько современные российские воздушные суда уступают зарубежным аналогам в уровне ПЭР, какую именно разницу в стоимости летного часа или кресло-километра необходимо компенсировать? Как правило, для современных воздушных судов (например, SSJ 100) ожидаемая величина стоимости пассажиро-километра формально не превышает таковую для импортных конкурентов или даже является более благо-

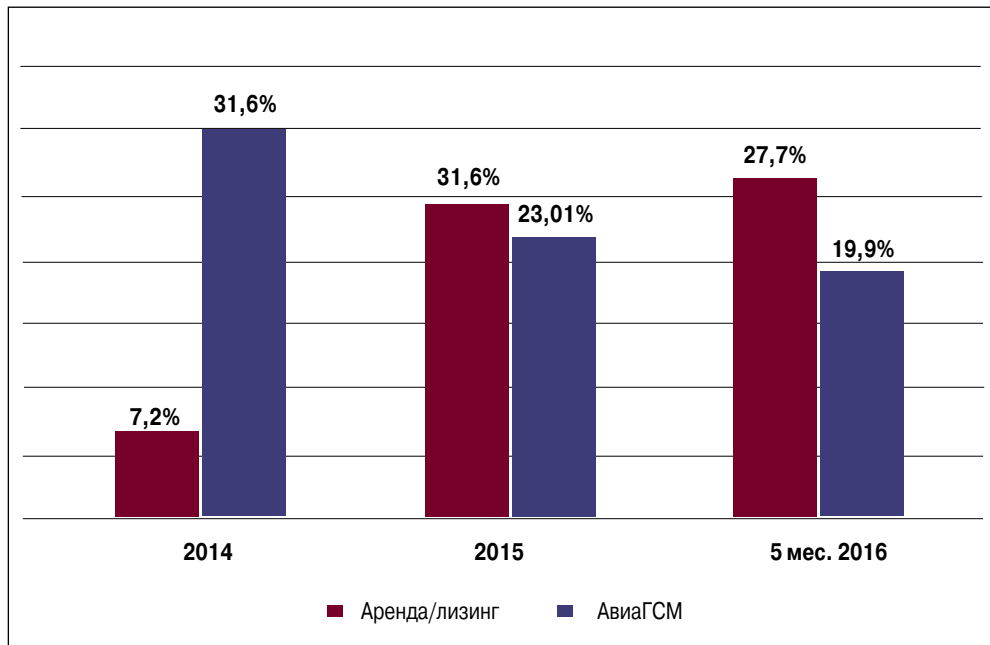


Рис. 1. Доля затрат на аренду/лизинг и авиаГСМ в структуре расходов авиакомпаний

лировании, субсидировании аренды и лизинга современной авиационной техники в российских авиакомпаниях.

Обоснованы предложения по совершенствованию указанных механизмов и реализации комплекса мер, направленных на стимулирование создания и производства новой российской гражданской авиационной техники, обеспечение ее технико-эксплуатационных и экономических характеристик требованиям конкурентоспособности, реальной востребованности ее серийного производства и приобретения субъектами авиатранспортного рынка.

Конкурентоспособность — это возможность продажи продукции на конкурентном рынке при наличии альтернатив и в условиях превышения предложения над спросом. В сфере гражданского авиастроения она достигается, если экономическая эффективность продукции российских предприятий выше эффективности продукции конкурентов — хотя бы для некоторых категорий потенциальных заказчиков. Критериями экономической эффективности гражданских воздушных судов (ВС) могут быть, например, такие показатели, как себестоимость пассажиро-километра или кресло-километра.

В свою очередь, прямые эксплуатационные расходы (ПЭР) включают в себя такие основные статьи, как затраты на авиационные горюче-смазочные материалы (авиаГСМ), лизинговые и арендные платежи, страхование ВС, техническое обслуживание и ремонт (ТОиР), оплата труда экипажей, аэропортовые и другие сборы. Структура эксплуатационных рас-

и снижением объемов перевозок существенно увеличило риски авиационных компаний.

Меры по повышению конкурентоспособности авиационной техники российского производства должны, таким образом, обеспечить преимущество заказчикам российских ВС в части себестоимости пассажиро- или кресло-километра перед эксплуатантами импортных ВС. Проанализируем возможные пути достижения данной цели.

1. Субсидирование лизинга ВС российского производства

Меры данной группы направлены на снижение стоимости владения современными ВС либо стимулирование спроса на их приобретение путем частичного субсидирования авиакомпаниями лизинговых (арендных) платежей или социально значимых авиаперевозок с их использованием, либо субсидирования лизинговым компаниям процентных ставок по кредитам на покупку самолетов, что, в конечном итоге, также позволяет снизить уровень лизинговых платежей и соответствующие компоненты ПЭР. Конкретная реализация этого пути в настоящее время, в основном, обеспечивается постановлениями Правительства Российской Федерации:

Первое — № 1212 от 30 декабря 2011 года «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям, региональным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями, части затрат на уплату лизинговых или арендных платежей за воз-

сийских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2008 — 2018 годах на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга (аренды), а также указанным компаниям и производителям воздушных судов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2008 — 2018 годах на приобретение тренажеров для российских воздушных судов».

Оба постановления нацелены на поддержку авиаперевозчиков и лизинговых компаний, приобретающих современные воздушные суда. Однако, согласно этим документам, субсидии на равном основании предоставляются на закупку как отечественных, так и импортных самолетов, никаких преференций для эксплуатантов российских ВС нет. В этих условиях авиакомпании стремятся приобретать иностранную технику (о причинах такого выбора будет сказано ниже). Кроме того, постановление № 1212 от 30 декабря 2011 года возлагает в условиях текущего кризиса чрезвычайные риски на авиакомпании и, соответственно, инвестора, в случае если ВС не работает предусмотренный постановлением 5-летний срок. Предлагается внести изменения в указанные нормативные акты, закрепив преимущество заказчиков российских ВС при получении субсидий.

приятной. По уровню технико-экономического совершенства современные российские АТ, в целом, находятся на уровне зарубежных аналогов соответствующего периода разработки.

Однако опыт реальной эксплуатации российской АТ нового поколения показывает, что она существенно уступает импортным аналогам по уровню среднемесячного налета часов (что критически влияет на ПЭР, особенно в условиях повышения доли лизинговых платежей). Согласно отчетам по форме государственного статистического наблюдения Ф 32-ГА за 2016 год, средний по отрасли налет B-737-500 составил 270 часов в месяц, A319 — 283 часа в месяц, SSJ 100 — 94 часа в месяц*). Неудовлетворительны также показатели регулярности рейсов по техническим причинам, готовности парка АТ. В значительной степени это обусловлено, помимо неизбежных (в т.ч. и для импортных аналогов) простоев по причине конструктивно-производственных недостатков, устраняемых в начальный период эксплуатации новых типов АТ, недостаточно эффективной организацией ТОиР, послепродажного обслуживания (ППО) и соответствующей инфраструктуры.

**) Низкий налёт SSJ 100 отчасти объясняется определенными условиями контракта Аэрофлот-ГСС.*

По данным отечественных авиакомпаний период ожидания запчастей для SSJ 100 может составлять 30-80 дней, для самолетов Airbus и Boeing — порядка суток. Зарубежные аналоги обеспечены глобальными сетями сервисных центров, складов запчастей, развитой системой дополнительных услуг (лизинг сменных авиадвигателей, агрегатов и т.п., обмен изделий, требующих тяжелых форм ТОиР, и т.п.). При этом эффективная организация современной системы ППО, весьма капиталоемкой, возможна лишь при наличии в эксплуатации значительного парка изделий данного типа — порядка нескольких сотен или тысяч.

Подчеркнем, что низкая интенсивность эксплуатации (налета) российских ВС стала главным фактором снижения экономической эффективности эксплуатации российской авиатехники. Действует порочный круг: недостатки в сфере ППО снижают конкурентоспособность российской АТ, что приводит к сокращению спроса на нее, а это, в конечном итоге, затрудняет эффективную организацию современной системы ППО. Также малая серийность выпуска повышает себестоимость самих ВС российского производства.

Примером может служить затянувшийся процесс создания системы ППО самолета

Ту-204 — к моменту ее формирования в начале 2000-х годов авиакомпании уже фактически отказались от коммерческой эксплуатации этих самолетов, перейдя на более дешевые в приобретении и эксплуатации импортные аналоги. Проблема также и в том, что государственная поддержка ППО оказывается только на стадиях НИОКР, можно разработать программный продукт для управления логистикой, можно

разработать опытный образец тренажера, и на это истрачены сотни миллионов рублей, но нельзя сформировать достаточный объемный фонд запчастей.

В нормативной базе отсутствует понятие AOG — самолёт на земле (aircraft on ground), в гарантийный период ГОСТы предусматривают сначала разбирательство — кто виноват, а потом устранение отказов и восстановление летной годности. Необходима коррекция нормативной базы.

В долгосрочной перспективе рост конкурентоспособности АТ российского производства может



быть обеспечен лишь за счет разработки новых продуктовых технологий авиастроения, позволяющих значимым образом снизить важнейшие компоненты ПЭР. Однако экономически эффективное проведение соответствующих исследований и разработок также требует применения технологий на многочисленном парке изделий.

Системное решение проблемы обеспечения конкурентоспособности АТ российского производства требует формирования значительного — по меньшей мере, порядка нескольких сотен самолётов — стартового заказа на ВС российского производства. Необходимо проведение системной многофакторной политики по увеличению серийности выпуска ВС с одновременным развертыванием маршрутной сети, созданием центров послепродажного обслуживания АТ и т.п.

При решающей роли государства может быть сформирован якорный рынок для российского гражданского авиастроения, позволяющий ему достичь рентабельных объемов выпуска, достаточных для формирования системы ППО численностей парка изделий в эксплуатации, и т.п. Только в этом случае можно, в принципе, рассчитывать на достижение паритетной с зарубежными конкурентами эффективности ВС в эксплуатации, и, в конечном счете, на выход на экспортные рынки. Казалось бы, — аксиома. Но сегодня ее почему-то приходится доказывать вновь и вновь!

При этом формирование стартового заказа на российские ВС для нужд преимущественно рос-

сийской авиатранспортной системы может стать целесообразным и по критериям обеспечения национальной безопасности в условиях внешнеполитических рисков, угрозы ужесточения санкций и т.п. Здесь исключительно важна роль Авиационной коллегии как органа, интегрирующего интересы авиастроения и воздушного транспорта для удовлетворения национальных интересов государства в целом.

Вопрос формирования стартового заказа на ВС определенных типов и классов должен решаться в комплексе с вопросами развития

принято решение обеспечить непосредственную регулярную связь российских регионов между собой, а не преимущественно через московский авиаузел, потребуется разработка ВС меньшей вместимости, чем наиболее распространенные в настоящее время, но обладающих высокой дальностью и крейсерской скоростью, высоким уровнем комфорта и безопасностью, эксплуатационной экономичностью, не уступающей современным магистральным ВС. При этом они должны обеспечивать расширенные условия базирования на аэродромах классов В и Г.



маршрутной сети, авиатранспортной инфраструктуры. На общегосударственном уровне следует сопоставлять объемы субсидий на обеспечение транспортной связности территории России, затраты на разработку и производство ВС, вклад авиастроения и гражданской авиации в развитие смежных отраслей и ВВП России, в занятость высококвалифицированных специалистов и т.п. В целом, необходимо определить оптимальное с общегосударственной точки зрения стратегическое позиционирование российского авиастроения — должна ли отрасль стремиться к достижению глобальной конкурентоспособности на мировых рынках либо нацелиться преимущественно на удовлетворение потребностей национальной авиатранспортной системы.

Необходимо определить «образ желаемого будущего» российской гражданской авиации и национального авиастроения, контуры будущей авиатранспортной системы Российской Федерации — как будет обеспечиваться планируемая Транспортной Стратегией подвижность населения с учетом динамики социально-экономических факторов и возможностей внедрения минимальных стандартов качества авиатранспортных услуг (прежде всего, по частоте и регулярности рейсов, средней рейсовой скорости перевозок, коэффициенту связности сети, количеству пересадок и т.п.).

В зависимости от этого следует планировать параметры будущего парка ВС, и, в конечном счете, первоочередные технологии, которые необходимо разработать. Так, например, если будет



Для организации стартового заказа на продукцию авиапрома целесообразно рассмотреть создание специальной авиакомпании, находящейся под государственным контролем и имеющей главной задачей не получение прибыли, а решение указанных выше государственных задач с минимальной затратой бюджетных средств. Только такая компания сможет обеспечить переход от теперешней модели авиаперевозок при которой 72 процента отправок происходит из аэропортов московского узла* к рациональной модели региональных хабов, необходимой стране таких размеров как Россия, однако создание такой компании потребует на долговременной основе выделения значительных государственных средств для содействия формированию парка размером в сотни региональных самолётов вместимостью 60-80 мест, необходимых для организации хабовой схемы авиаперевозок.

**) 6 декабря 2016 года. «DME Бизнес Форум 2016», доклад директора по авиационному маркетингу аэропорта «Домодедово» Вячеслава Грушина.*

Важно подчеркнуть, что такие проблемы должны решаться на общегосударственном уровне, так как выходят за рамки двух — авиастроения и воздушного транспорта — отраслей, и даже взаимодействующих с ними отраслевых комплексов, например, ТЭК — а непосредственно касаются экономического развития регионов, территориальной целостности и национальной безопасности России.

ИНТЕГРАЦИЯ

ИАТА, Аэрофлот и российский банк ВТБ успешно внедряют в России систему расчетов CASS

Система CASS разработана для упрощения процесса расчетов между авиаперевозчиками и экспедиторами. Технологическое решение основано на глобальной, передовой интернет платформе обработки счетов — CASSlink. В 2016 году система CASS функционировала в 93 странах, предоставляя сервис авиакомпаниям, экспедиторам, генеральным агентам по продаже грузовых авиаперевозок и фирмам по наземному обслуживанию. Общая сумма проведенных через Систему платежей составила 26,4 млрд.долларов США, при этом своевременность платежей составила 99,99 процентов. CASS свяжет российскую авиацию с огромной международной сетью грузовых авиаперевозок.

Россия ведет переговоры с рядом стран по созданию военных и гражданских самолетов

«Россия активно ведет переговоры с рядом стран, помимо Индии и Китая, по созданию перспективных моделей военных и гражданских самолетов нового поколения», сообщил президент Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь. «Основные страны — это, конечно, Индия и Китай. Там, где мы предметно обсуждаем, пока, к сожалению, не могу вам назвать конкретные страны и конкретные проекты, которые мы ведем с этими странами. Это создание новых авиационных комплексов, включая проекты следующего поколения», — сказал Слюсарь в эфире телеканала «Россия-24». Он уточнил, что в числе этих проектов как гражданские, так и военные машины.

ФАВТ предупредило российские авиакомпании о возможной приостановке чартеров в Турцию

«Получено предупреждение о возможности временной приостановки выполнения чартерных рейсов российских авиакомпаний в аэропорты Турции», — сообщил источник в Ассоциации туроператоров России. Туроператоры считают письмо Росавиации предупреждением, а не запретом и руководством к действию, пояснили в АТОР. С декабря 2015 года по сентябрь 2016 года между Россией и Турцией было ограничено авиасообщение — авиакомпании не могли выполнять чартерные рейсы, регулярные рейсы выполнялись согласно расписанию. Авиасообщение было ограничено из-за сбитого турецким истребителем российского бомбардировщика Су-24 в небе над Сирией.

Российско-китайский завод финальной сборки гражданских ВС будет построен на юге Китая

Администрация города Фанчэнган и Гуансийская инвестиционная компания «Новый авиационный городок» подписали с российской научно-инженерной компанией «НИК» рамочное соглашение о строительстве российско-китайского индустриального парка гражданских воздушных судов и авиационного городка, сообщает «Синьхуа». Согласно плану, строительство индустриального парка обойдется сторонам в более чем 7 млрд юаней (около 70 млрд рублей), а его срок составит 5-8 лет. В соответствии с соглашением, строительные работы первой очереди российско-китайского завода окончательной сборки гражданских самолетов начнутся в 2017 году.

Производство турбовинтовых самолетов L-610 планируют локализовать в Свердловской области

«Планируется создание второй очереди особой экономической зоны (ОЭЗ «Титановая долина») для локализации производства самолета L-410, а в перспективе - L-610», — сообщил губернатор Евгений Куйвашев, выступая с отчетом о деятельности правительства за прошлый год перед депутатами законодательства региона. По данным генерального директора Уральского завода гражданской авиации (УЗГА, производят L-410) Вадима Бадехи, в данный момент проект по локализации самолетов L-610 находится на стадии обсуждения. «Перспективы у проекта есть, технических препятствий для его реализации мы не видим», — сказал он.

Администрация ГА Италии — ENAC провела оценку российской системы сертификации ВС

Состоялся визит в Москву делегации Администрации гражданской авиации Италии (ENAC) и представителя-наблюдателя Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) для проведения оценки российской системы сертификации гражданской авиационной техники, предприятий разработчиков и изготовителей. Российскую сторону представлял заместитель руководителя Росавиации Михаил Буланов. В ходе итальянским коллегам была представлена презентация и подробная информация о тех изменениях, которые произошли в системе сертификации гражданской авиационной техники после вступления в силу постановления Правительства РФ от 28 ноября 2015 года № 1283.

Главком ВВС Литвы уполнен в запас за намерение отремонтировать российские вертолеты в России

Министр обороны Литвы Раймундас Кароблис ранее перевел в запас, а затем и отправил в отставку полковника Военно-воздушных сил, главкома ВВС Литвы Аудрониса Навицкаса. «Принимая решение ремонтировать военные вертолеты Ми-8 в России, полковник ВВС Навицкас, возможно, нарушил дисциплинарный устав литовской армии», - сообщила временная инспекция при Минобороны республики. В Минобороны заявили, что Навицкас не обеспечил выполнение политической установки национального Минобороны, а также пытался дискредитировать систему обороны в целом. Литовская армия использует вертолеты Ми-8Т в поисковых, спасательных, транспортных целях.

Предприятие по созданию российско-китайского широкофюзеляжного самолета откроется в мае

Совместное предприятие по созданию российско-китайского широкофюзеляжного пассажирского самолета (так на авиационном сленге называется лайнер с двумя проходами между кресел) откроется в Шанхае в мае этого года, сообщил глава ОАК Юрий Слюсарь. По его словам, предприятие будет открыто совместно с корпорацией COMAC и будет являться оператором этого проекта. Производство самолета наладят в Китае. Слюсарь объяснил это решение тем, что именно Поднебесная является основным рынком сбыта — несколько сотен машин этого класса понадобятся здесь в ближайшие 20 лет. В свою очередь разработка изделия будет вестись в инженерном центре в Москве.

Сведения об авторах

Андрей ДУТОВ,

доктор технических наук, кандидат экономических наук, генеральный директор ФГБУ Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского».

Сергей ГАЛЬПЕРИН,

директор проектного комплекса «Гражданские самолёты» ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского».

Владислав КЛОЧКОВ,

доктор экономических наук, кандидат технических наук, директор департамента ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского»,

Василий ШАПКИН,

доктор технических наук, профессор, Заслуженный работник транспорта Российской Федерации, генеральный директор ФГУП Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации.

Александр ФРИДЛЯНД,

доктор экономических наук, профессор, директор Научного центра, ФГУП ГосНИИ ГА

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Первый учебный центр «Вертолеты России» сертифицирован по новым авиационным правилам

Авиационный учебный центр (АУЦ) ПАО «Казанский вертолетный завод» первый из пяти центров обучения холдинга «Вертолеты России» успешно прошел процедуру сертификации по новым Федеральным авиационным правилам №289, которые вступили в силу с 1 июля 2016 года. Данный сертификат дает возможность осуществлять обучение пилотов, техников и инженеров летной и технической эксплуатации гражданских машин. Об этом сообщает пресс-служба холдинга. Стоит отметить, что до конца 2017 года холдинг «Вертолеты России» планирует сертифицировать учебные центры ПАО «Роствертол», АО «НАРЗ», АО «У-УАЗ» и АО «Камов».

Делегация Министерства обороны Белоруссии посетила «Роствертол» с официальным визитом

На предприятии гости осмотрели цех окончательной сборки, механосборочное производство и лопастной завод, а также ознакомились с продукцией завода. В ходе визита представители Беларуси в главе с заместителем министра обороны Игорем Лотенковым высоко оценили уровень технического оснащения предприятия и отметили важность дальнейшего развития военно-технического сотрудничества между Россией и Белоруссией. Специально для белорусских гостей были продемонстрированы летные возможности вертолетов. На вооружении ВВС Белоруссии, в частности, находятся вертолеты типа Ми-24, а также Ми-26 производства ПАО «Роствертол».

В 2020-2021 годах в России начнется серийное производство нового многоцелевого вертолета

Специальнй холдинга «Вертолеты России» активно ведут работы по созданию однодвигательного легкого многоцелевого вертолета. Запуск серийного производства этих машин планируется на 2020-2021 гг. «Для «Вертолетов России» это новый сегмент рынка, поэтому перед нами стоит несколько задач. Во-первых, создать продукт, привлекательный как для коммерческих заказчиков, так и для личного пользования. Во-вторых, выйти на новые для нас рынки, в том числе Европы и США через сертификацию вертолета в этих странах», — пояснил генеральный директор холдинга Андрей Богинский в ходе своего выступления на заседании Авиационной коллегии при Правительстве РФ.

Boeing подписал контракт с властями США на поставку вертолетов Apache на \$3,4 млрд

Правительство США закупит у американской корпорации Boeing ударные вертолеты Apache на сумму \$3,4 млрд. Об этом говорится в заявлении, размещенном в четверг на сайте компании. В соответствии с контрактом, 244 вертолета Apache модификации AH-64E предназначаются для армии Соединенных Штатов, еще 24 будут направлены незаказанному заказчику. Производство этих вертолетов расположено в городе Меса (штат Аризона). Помимо США, Apache в течение последних 30 лет поступили на вооружение армий 15 государств. AH-64 Apache — основной ударный вертолет Армии США с середины 1980-х годов. Считается самым распространенным ударным вертолетом в мире.

«Вертолеты России» представили концепцию услуг послепродажного обслуживания в Индии

Генеральный директор холдинга Андрей Богинский принял участие в Российско-Индийской военно-промышленной конференции в Нью-Дели. Он рассказал об основных направлениях и перспективах развития системы ППО в интересах индийских эксплуатантов вертолетной техники. В настоящее время в Индии эксплуатируется более 400 российских вертолетов, что составляет почти 10 процентов от общего мирового парка вертолетов, произведенных холдингом «Вертолеты России» и эксплуатируемых за пределами РФ. В настоящее время в рамках концепции Make in India реализуется российско-индийский проект по организации производства легких вертолетов Ка-226Т.

Сеть вертолетных центров «Хелипорты России» расширяет ряд обслуживаемых воздушных судов

«20 марта 2017 года компанией «Хелипорт Инжиниринг» был расширен сертификат Федерального агентства воздушного транспорта для оперативного и периодического технического обслуживания вертолетов Bell-407 с газотурбинным двигателем Rolls-Royce RR-250-C47B; Agusta A109E, A109S, AW109SP с газотурбинными двигателями Pratt&Whitney PW206C/PW207C; Agusta AW119MkII с газотурбинным двигателем Pratt&Whitney PT6B-37A», — отметили в компании. Техническое обслуживание данных типов воздушных судов специалистами «Хелипорт Инжиниринг» возможно по месту их базирования и пребывания на территории Российской Федерации.

РФ и Таиланд находятся в завершающей стадии переговоров о поставке вертолетов Ми-17В-5

«Проект контракта о поставке в Королевство Таиланд военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5 согласован. Рассчитываем подписать его в ближайшее время. Переговоры находятся в завершающей стадии», — рассказала официальный представитель Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Мария Воробьева. Она отметила, что эта партия должна пополнить парк уже эксплуатируемых в Королевстве ВВС Таиланда российских Ми-17В-5. Новые машины предназначены для перевозки людей (десанта) и грузов (в том числе — на внешней подвеске). В настоящее время выпущено более 12 тысяч винтокрылых машин серии Ми-8/17, которые поставлены в 100 стран мира.

Бригады «Скорой помощи» в труднодоступные районы Бурятии будут прилетать на вертолете

Бурятия объявила конкурс на выбор авиаперевозчика для предоставления скорой медицинской помощи жителям труднодоступных районов республики. По данным сайта госзакупок, регион предлагает в течение 2017 года выполнять полеты к больным по заказу Республиканской клинической больницы им. Н.А. Семашко. На эти цели регион готов выделить порядка 250 млн рублей. На торгах победит тот участник, который предложит наименьшую цену. Критериями конкурсных заявок станут год выпуска медицинского модуля в вертолете и самолета ВС, на котором будет летать «скорая помощь». Также участник получит дополнительные баллы за наименьшую цену летного часа.

**Мстислав Листовым**

Встреча открылась показом короткого фильма о С.П. Королёве, которого историки называют мечтателем, умеющим воплощать мечты в реальность. Был также представлен отрывок из фильма об Игоре Волке, где было записано его последнее в жизни выступление в московской школе имени Валентины Гризодубовой. Этот факт является символическим: именно благодаря Валентине Гризодубовой Игорь Волк попал в школу лётчиков-испытателей. Сам Мстислав Листов благодаря ей же поступил в неё много лет спустя. Благодаря Мстиславу Листову и Игорю Волку в этой школе созданы музеи — Валентины Гризодубовой, а также авиации и космонавтики. В этом фильме снялся также ветеран авиации, являющийся племянником одного из первых российских авиаторов Льва Мациевича, ставшего жертвой первой в России авиакатастрофы.

В своем выступлении Игорь Волк рассказывает с экрана о том, как он попал в космос. Он никогда не упускал случая подшутить над собой и рассказ о своей космической биографии начал словами: «В космос я попал по глупости...». В одном из полётов ему пришлось отрабатывать операции с системой автоматического управления. Когда самолет набрал высоту около 1000 метров, у него закончился запас топлива. Одним из вариантов было катапультирование, но Игорь Петрович решил попытаться посадить самолёт (а это был Су-9). Посадка была успешной, и Игорь Волк пришёл к выводу: если на таком самолёте можно сесть с неработающим двигателем, вследствие невнимательности при подготовке к полёту, значит, такую посадку можно совершить сознательно.

Собственно говоря, лётчики-испытатели должны отрабатывать посадку с неработающим двигателем, но такие тренировки положено проводить в ясную погоду при условии видимости земли. Опыт был проведён снова, но после этого Игоря Волка вызвали на партийное бюро. Там его крепко «присадили» за нарушение норм безопасности полётов. На это Игорь Петрович не обиделся и сказал: у нас есть самолёты со двоемным управлением, если кто хочет посмотреть, как я произвожу такую посадку — милости прошу.

В дальнейшем Игорь Волк подобные опыты проводил на всех типах самолётов. Занимаясь этими опытами, он не знал, что готовилось Постановление Совета Министров СССР о создании многоразовой авиационно-космической системы. Когда дело дошло до выбора кандидата, который должен управлять таким летательным аппаратом, начальство выбрало Игоря Петровича со словами: ему и карты в руки. Это неудивительно: все необходимые операции он выполнял без тени страха. Это было одним из главных условий: сознание должно работать полностью и не должно быть парализовано страхом.

Игорь Волк совершил космический полёт с 17 по 29 июля 1984 года на корабле «Союз-Т12» в комплексе с орбитальной станцией «Салют-7». В состав экипажа входили Владимир Джанибеков и Светлана Савицкая. Менее чем через 2 часа после возвращения из

Окончание. Начало на с. 2

Не летать он не мог

Игорь Волк стал классиком авиации и космонавтики. И одним из основателей Центра имени Экзюпери

космического полета на Землю провел эксперимент по управлению самолетом-лабораторией Ту-154, оснащенном системой управления «Бурана», и самолетом МиГ-25, приближенным по аэродинамическим качествам к «Бурану».

Непростой задачей было убедить медиков, что космонавт после космического полёта, побывав длительное время в состоянии невесомости, может управлять самолётом. А «Буран», как известно, является не только космическим кораблём, но и самолётом, который требовалось посадить практически без двигателей. Тренировки на такие посадки проводились и на Ту154, и на МиГ-25. Осуществлялись они днём — управлять ночью самолётом Ту-154, снижающимся с вертикальной скоростью 50 метров в секунду (как должен снижаться «Буран») было рискованным делом.

Организация тренировочных полётов Игоря Волка после его возвращения из космоса осуществлялась в условиях жесточайшего дефицита времени. Его нужно было с места посадки на вертолёт доставить на аэродром, на котором стоял уже готовый к вылету самолёт Ту-154. На нём нужно было долететь до Ахтубинска, где космонавт ждал готовый к полёту МиГ-25.

Когда вертолёт прибыл на аэродром, у Ту-154 уже были запущены двигатели. Игорь Волк пересел из вертолёта в него, и тот сразу же начал вырывать на ВПП. Едва Ту-154 прибыл в Ахтубинск, Игорь Волк сел в кабину МиГ-25 и взлетел. Солнце уже клонилось к закату, и когда Игорь Волк выполнил программу и начал заход на посадку, уже стемнело. И тут вышла незадача. На аэродроме Ахтубинск есть две ВПП, на одной из которых огни были включены, а на другой нет. Самолёт Игоря Волка начал заход на ту, на которой огней не было. Наземные службы обратили на это внимание — и отключили огни на другой ВПП, не включив их при этом на той, на которую заходил Игорь Петрович. В подвешенном состоянии он находился около полминуты и в конечном счёте приземлился на нужную ВПП (отличавшуюся большей длиной), правда, не на первую плиту, а на середину. Колёса шасси раскалились докрасна, но, тем не менее, не лопнули. МиГ-25 встал на стоянку рядом с Ту-154, чтобы в него можно было быстро пересечь и вернуться на Байконур...

Вечере воспоминаний принял участие Владимир Сидоренко, ставший биографом Игоря Волка и в настоящее время работающий над книгой о нём. Его знакомство с Игорем Петровичем состоялось в 1977 году, когда он руководил работой по созданию эскизного про-

екта систем отображения информации органов управления «Бураном». Владимир Иванович должен был об этой системе прочесть цикл лекций отряду, готовящемуся к полётам на «Буране». В ходе этих лекций и состоялось знакомство с Волком. Общение прервалось, но возобновилось, когда начались полёты на БТС-2 (аналог «Бурана»).

«Буран» имел 4 турбореактивных двигателя, которые позволяли ему взлететь как самолёту, без ракеты-носителя. Но его аэродинамическое качество было крайне низким и сажать его нужно было только на больших углах атаки. И практически без двигателей. Как говорилось выше, Игорь Петрович такой опыт имел. Когда программа полётов на «Буране» окончилась, общение с Игорем Волком вновь прервалось, но возобновилось благодаря общественной деятельности на почве воспитания молодежи. Игорь Петрович возглавлял фонд «Авиация — детям». Этот фонд сегодня ведёт активную работу, и один из проектов называется «Возрождение «Бурана». Этой же деятельностью занимается и Виктор Сидоренко. Центр по реализации данного проекта находится в Жуковском.

**Гость из Бангладеша Первез**

Коллеги вспоминали Игоря Волка не только как лётчика и космонавта, но и как человека. Запомнился, в частности, эпизод, когда Игорь Петрович, будучи ещё молодым лётчиком, должен был получить на заводе в Новосибирске (ныне НАПО имени В.П. Чкалова) новый самолёт Су-15 и пригнать в Жуковский. Группа, которая должна была принять Су-15, на самолёте Ан-12 прибыла в Новосибирск, но Су-15 не был готов к сдаче. Подготовка затянулась, группа задержалась в Новосибирске на две недели и все командировочные деньги кончились. В ту пору чтобы добыть деньги, кому-то нужно было лететь в Москву (в нынешнюю эпоху салонов связи, платёжных терминалов и банкоматов в это поверить трудно). Игорь Волк вызвался выполнить эту миссию.

Но как лететь, когда и на билет нет денег? Коллега Игоря Петровича — Заслуженный лётчик-испытатель СССР Виктор Иванович

Кирсанов обратился к командиру экипажа рейсового Ту-104 со словами: денег нет, но лететь позарез нужно. Командир ответил: я согласен, но пусть он возьмёт мою фуражку и в самолёт садится в ней, чтобы у нашего инспектора не было вопроса, кто там посторонний с нами летает. Игорь Волк слетал в Москву и привёз деньги.

Значение экспериментов, которые проводил Игорь Волк, отметил заслуженный штурман-испытатель СССР Леонид Попов. Когда начались длительные орбитальные полёты, врачи обратили внимание, что у космонавтов через определённое время после выхода на орбиту начинаются «критические дни» — их одолевают галлюцинации, и им может казаться, например, что потолок их раздавит. Испытатели «Бурана» должны были доказать способность выполнения полётного задания в «критические дни». Игорь Волк доказал эту возможность и, по сути дела, спас пилотируемую космонавтику.

Все, кто вспоминал Игоря Волка, отмечали главное: он не мог не летать. Когда после космического полёта его с другими космонавтами вывозили с места посадки на вертолёт, он попросил командира экипажа: дай подержаться за штурвал. Что и как нужно делать, я знаю.

Оставив лётную работу, Игорь Петрович всерьёз занялся историей авиации. Им написаны многие книги по этой теме. Часть из них была подарена библиотеке издательством «ВегаПринт», которое опубликовало их. Одно из последних достижений легендарного лётчика — организация конференции «Авиация — партизанам». Она состоялась в конце апреля в Минске в Музее Великой Отечественной войны.

По установившейся доброй традиции вечер завершился небольшим концертом. В нём принял участие один из поющих пилотов Аэрофлота Евгений Попков, он исполнил песню о самолёте Ан-12, который никогда не подведёт. Воздушные суда этого типа эксплуатировались в советские годы в ЦУМВС. Примечательно, что они использовались и авиаотрядом НПО «Энергия». В концерте также участвовала и Елена Седова, певица и поэтесса, а в прошлом стюардесса авиакомпании «Авиаэнерго», существовавшей во второй половине 90-х годов. Такой концерт — часть памятника Игорю Волку, который интересовался не только авиацией, но и искусством.

Полина КАРЛОВА





Федор Куканов



Николай Каманин и Борис Пивенштейн

Герои и их звёзды. 2

Что знаем мы сегодня о знаменитых пилотах-челюскинцах и чего не знаем

А уже после этого Фёдор Куканов, работавший в Управлении Полярной авиации Главсевморпути с 1933 года, стал известен тем, что вывез более 90 человек из Северо-Восточной экспедиции Наркомвода. Эта эпопея по масштабам была сопоставима с челюскинской, до начала которой оставалось около полугода. Но, следует отметить, задача была решена силами одного экипажа и с помощью одного самолёта. Это был ЮГ-1, относящийся к более высокому классу воздушных судов по сравнению с Р-5, на которых спасали челюскинцев. Чем тяжелее самолёт, тем труднее подобрать посадочную площадку для него. Но Фёдор Куканов с этой задачей справился.

Именно Федор Куканов, а не Анатолий Ляпидевский, первым обнаружил паромход «Челюскин» еще 15 сентября 1933 года, когда тот пытался идти через тяжелые льды по Восточно-Сибирскому морю. Но руководитель экспедиции Отто Шмидт слетал на самолете с Кукановыми лишь на остров Врангеля и... отпустил его, уверенный, что пройдет льды и прорвется через Чукотское море в Берингов пролив. Более чем 30 лет спустя поэт Феликс Чув напишет стихотворение «Ляпидевский», в котором есть такие строки:

*И когда про него прозвучали
станканы,*

*«Каюсь, хлопцы, не я», — он
вздвинул тяжело.*

*«Самым первым Героем —
был Федя Куканов.*

*Должен был. И не стал. Просто
не повезло...»*

Сам Анатолий Ляпидевский считал, что именно Фёдор Куканов должен был получить звание Героя Советского Союза первым.

Фёдор Куканов также был участником лётной экспедиции Всесоюзного Арктического института по изучению и картографированию Чукотки 1933 года во главе с С. В. Обручевым. Летом 1934 года в качестве командира самолёта Ш-2 Фёдор Куканов осуществлял ледовую разведку экспедиции ледореза Ф. Литке с целью осуществления сквозного похода из Владивостока в Мурманск в одну навигацию. За эту экспедицию он был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

Позже, 30 ноября 1936 года, за аварию самолёта с человеческими жертвами (говоря нынешним языком — за катастрофу) он был приговорён к 6 годам лишения свободы. Статья была не политическая: 59.3 — нарушение работниками гражданской авиации и граж-

данского воздухоплавания служебных обязанностей. В лагерьх Фёдор Куканов пробыл 5 лет. За него заступались Депутаты Верховного Совета СССР генерал-майор Василий Молоков, Герой Советского Союза Марк Шевелёв. Благодаря их ходатайствам, приложенным к его заявлениям о помиловании, срок был сокращён на год. Лагерный срок он отбывал на строительстве железных дорог в разных районах СССР.



Фёдор Романенко

С 1941 по 1944 годы Фёдор Куканов работал в гидроавиазне Новосибирского аэрофотосъёмочного отряда, а также в аэрофотосъёмочном отряде Якутского аэрогеодезического предприятия. Кроме того, он работал на аэрофотосъёмке в Чукотской авиагруппе. В 1946 году он потерпел аварию при выполнении полёта по маршруту Зырянка-Чокурдахместе с механиком Юрием Бесфамильным, который принимал участие в высадке на Северном полюсе папанинцев. В дальнейшем, с 1947 по 1954 годы, Фёдор Куканов служил в московской авиагруппе особого назначения (МАГОН). На пенсию он вышел в 1958 году и благополучно дожил до 1964-го.

В число жертв репрессий вошёл и Иосиф Уншлихт (1879-1938). На первом объединенном съезде ОСО и Авиахима в январе 1921 года Уншлихт был и збран заместителем председателя Осоавиахима СССР. С 1933 по 1935 годы он исполнял должность начальника Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Народных Комиссаров СССР. 11 июня 1937 года он был арестован по статье 58-6, т.е. за шпионаж. 28 июля он был приговорён к расстрелу, а на следующий день расстрелян. В 1956 году Иосиф Уншлихт был реабилитирован.

Трагической стала и судьба Бориса Абрамовича Пивенштейна, который также участвовал в операции по спасению челюскинцев. Борис Пивенштейн родился в 1909 году в Одессе в семье еврея-грузчика, рано умершего от охотки. В Одессе Борис окончил школу-завод еврейской рабочей молодёжи и авиационное училище. Военную службу проходил в 40-й эскадрилье имени В.И. Ленина, которая была переведена на Дальний Восток.

В феврале 1934 года во главе сводного звена группы Н.П.Каманина Пивенштейн был направлен на спасение экспедиции челюскинцев. Маршрут полёта протяжённостью более 2500 км пролегал вдоль побережья Камчатки и Чукотки: Майна Пыльгин — Анадырь — Кайнергин — Натальемен — Валькальтен — Бухта Провидения — Уэльсен — Ванкарем. Перед последним коротким отрезком пути у самолёта Н.П. Каманина подломилась стойка шасси. 10 апреля 1934 года Борис Пивенштейн отдал Каманину свой самолёт взамен сломанного. Пивенштейну удалось добыть и привезти на собачьих упряжках через сотню километров 170 килограммов бензина, залитого в чёткие моржовых пузыри и две жестяные банки. А механик Анисимов тем временем приспособивал деревянный «протез» к повреждённому самолёту. Починив самолёт Каманина, Борис Пивенштейн перелетел в бухту Провидения, где подвёз к пароходу 22 человека. «Протез» при посадке не сломался.

В 1937-38 годах в составе экипажа Бориса Чухновского Борис Пивенштейн участвовал в поисках самолёта Леваневского. С 1941 по 1943 годы Борис Пивенштейн участвовал в Великой Отечественной войне, командуя сначала 505-м штурмовым авиаполком, а затем эскадрилей 74-го Гвардейского штурмового авиаполка. 27 апреля он был сбит под Краматорском, пытался стрелиться, был ранен, попал в плен и до 1950 года считался пропавшим без вести. В 1945 году он был освобождён американцами и до 1950 года жил на территории их зоны оккупации. 4 апреля 1952 года Борис Пивенштейн был заочно осуждён по двум статьям: за измену родине и шпионаж, обвинён в связях с германским резидентом в 1932-33 годах на Дальнем Востоке и приговорён к расстрелу с конфискацией имущества и лишением воинского звания.

Репрессии не обошли стороной и руководящий состав Главсевморпути. 6 ноября 1937 года был арестован заместитель начальника этого учреждения Семён Самуилович Иоффе (1895-1938). Он учился

на медицинском факультете Московского университета, но не закончил его, отправившись служить в армию. После революции занимал различные партийные и военные посты, а в 1922 году окончил Военную Академию РККА. До ареста Семён Самуилович также исполнял должность заместителя начальника Аэрофлота.

Он был осуждён Военной Коллегией Верховного Суда СССР по статье 58-11 (контрреволюционная организация), 20 июня 1938 года приговорён к расстрелу и в этот же день расстрелян на Бутовском полигоне. В 1955 году Семён Иоффе был реабилитирован.

Репрессирован был и Пётр Петрович Шишов. С 1916 по 1920 годы он учился в реальном училище. В 1920 году Пётр Шишов поступил на биологический факультет Екатеринбургского института народного хозяйства, а затем в 1923 году перевёлся на социально-экономическое отделение. В 1924 году он перешел на Биологический факультет Одесского института народного образования. В 1928 году Шишов совмещал учебу с работой на Днепропетровской гидрологической станции. В 1929 году закончил Одесский институт народного образования и защитил кандидатскую диссертацию. В этом же году Шишов переехал в Ленинград и стал научным сотрудником — гидробиологом в Ботаническом саду АН СССР и на биостанции в Петергофе.

Он не был «стёрт в лагерную пыль», но в 1930 году был исключён из рядов ВЛКСМ «за пьянство и связь с чуждой по идеологии компанией студентов». В 1930-1938 годах Петр Шишов являлся научным сотрудником Всесоюзного арктического института, в 1931-1932 годах — участником экспедиции на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа, затем с 1932 по 1938 годы руководил экспедициями на «Сибирякове» (1932), «Челюскине» (1933-34), «Красине» (1936), на дрейфующей станции «Северный Полюс-1» (1937-1938).

В ходе Челюскинской эпопеи 12 апреля он был вывезен первым рейсом самолёта, который пилотировал Михаил Водопьянов. В 1938-39 годах после смещения с должности и ареста Рудольфа Самойловича Шишов был директором Всесоюзного арктического института АН СССР. В 1939-1942 годах Шишов был 1-м заместителем председателя Главного управления Севморпути при СНК СССР. Одновременно в 1941 году — уполномоченным Государственного комитета обороны.

С 8 февраля 1942 по 30 марта 1948 года Пётр Шишов — народный комиссар, затем министр морского флота СССР. Помимо должности министра морского флота, начиная с 1946 и до своей смерти, П.П. Шишов был директором Института океанографии АН СССР. В 1946-50 годы он исполнял должность председателя Тихоокеанского научного комитета. В 1937-1950 годах Пётр Шишов — депутат Верховного Совета СССР 1-го и 2-го созывов. В 1953 году он умер от рака. А его вторая жена Евгения Гаркуша (1915-1948), актриса театра имени Моссовета и кино, была репрессирована и покончила с собой в магаданских лагерях. Вероятно, Пётр Петрович тяжело пережил потерю жены, и рак у него начал развиваться именно после этого. Имя Петра Шишова носит находящийся в Москве Институт Океанологии, в котором работает знаменитый «поющий академик», учёный и бард Александр Городницкий, автор «Песенки о Полярной авиации».

Истина о том, что награда всегда находит своих героев, к сожалению, подтверждается не всегда. Но лучшая награда — это память. А вместе с ней — сохранённые чести достоинство.

Григорий ГОРДОН

НОВОСТИ УВД

Интенсивность движения ВС в небе России в первом квартале выросла на 5,72 процента

В январе-марте 2017 года российские и иностранные авиакомпании выполнили в воздушном пространстве РФ 312783 полета, превысив показатели аналогичного периода 2016 года на 5,72 процента, сообщает пресс-служба Росавиации. На международных направлениях авиаперевозчики выполнили 160659 полетов, рост по сравнению с прошлым годом составил 6,89 процента, из них 63508 транзитных полетов, рост — 4,01 процента. На внутренних линиях выполнено 152124 полета, рост — 4,51 процента. По итогам марта авиакомпании осуществили 112002 полета, увеличив их число по сравнению с мартом прошлого года на 7,95 процента. Количество транзитных полетов — 22324 (рост — 6,73 процента).

ГК по ОрВД пока не будет выставять счета за метеобслуживание при подготовке к полету

«В связи с вступлением в силу приказа Минтранса России от 6 февраля 2017 г. № 34 «О внесении изменений в приложение № 1 к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2012 г. № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» информирует авиакомпании, что впредь до установления ФАС России новых ставок сборов за аэронавигационное обслуживание не будет выставять счета за предоставленное метеорологическое обслуживание на этапе подготовки к полету», — рассказали в ГК по ОрВД.

Российская система наблюдения за воздушным движением «Альманах» развернута в АП Гаваны

Конкурс на поставку системы состоялся в конце 2016 года, в нем принимали участие мировые игроки рынка аэронавигационного оборудования. Но инициатор закупки — кубинский аэронавигационный оператор ECASA — отдал предпочтение российской разработке. «Аэропорт Гаваны в следующие годы увеличит количество рейсов, поэтому для обеспечения безопасности и принятия этих самолетов нам необходимо наивысшая точность, как для взлетов и посадок судов, так и для их контроля в полете. Есть много подобных систем, но эта — самая эффективная и экономически выгодная», — отметил Иран Антонио Ормиго Пуэртас, ведущий специалист аэропорта Хосе Марти.

Новая система электронной картографической информации установлена в Минобороны России

Группа «Кронштадт» в рамках Гособоронзаказа-2016 оснастила аэрофотографический центр геопространственной информации Минобороны РФ уникальными программно-аппаратными комплексами для создания и обновления цифровой информации о местности (ПАК СО ЦИМ). Это первый из 6 центров электронной картографии, запланированных к оборудованию в 2016-2017 годах. На очереди — оснащение аналогичных центров Минобороны в Симферополе, Ногинске, Иваново, Москве и Голицино, которое должно завершиться в марте 2017 года. «Кронштадт» проведет обучение специалистов картографического центра работе с новейшими программно-аппаратными решениями.

Аргентинские диспетчеры уснули и не дали пилоту разрешение на посадку

Необычный инцидент произошел в аэропорту аргентинского города Ла-Риоха. Диспетчеры в течение восьми минут не давали разрешение на посадку самолету. Как утверждают СМИ, сотрудники аэропорта спали. В ожидании ответа пилот наматывал круги над городом, в итоге посадка прошла успешно. Как оказалось, самолет прилетел раньше времени. Член ассоциации авиадиспетчеров Густаво Кирога заявил, что вины его коллег в сложившейся ситуации нет. «Если самолет с пассажирами прилетает раньше установленного срока, это проблема компании, эти ситуации стали общим местом, а виноваты всегда диспетчеры», — цитирует слова Кироги аргентинский портал Cronista.

Специалисты «Азимута» обучат диспетчеров работе с новейшими системами наблюдения

«С 2012 года, когда мы оснастили «Галактикой» первый центр ОВД в Казани, обучение на стенде прошли почти 300 специалистов диспетчерского состава и около 150 инженерно-технического персонала. Сегодня КСА УВД усовершенствован: «Галактика» способна принимать данные наблюдения не только от традиционных источников — первичных и вторичных радиолокаторов, но и новых, современных систем наблюдения: режим S, многопозиционные системы наблюдения (МПСН), АЗН-В. Наши комплексы установлены в филиале «Крымаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и в ереванском аэропорту «Звартноц», — рассказал гендиректор АО «Азимут Аскер Саидов.



Россия представила на выставке в Бразилии LAAD-2017 новейшие решения в сфере навигации

Холдинг «Российские космические системы» представил на выставке передовые разработки и решения для развития национальных космических программ стран Латинской Америки. Выставка проходила с 4 по 7 апреля в Рио-де-Жанейро, Бразилия. В рамках единой экспозиции предприятия холдинга РКС представили мобильные комплексы связи и управления космическими аппаратами, передовые средства космической радиолокации и датчиковую аппаратуру. Кроме того, в рамках выставки состоялась презентация для латиноамериканских партнеров возможной реализации Единой системы дистанционного зондирования Земли из космоса (ЕТРИС ДЗЗ).

Окончание. Начало на с. 2

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Казахстан намерен создать свой независимый орган по расследованию АП

Как рассказали в пресс-службе правительства, Казахстаном будет продолжена работа по приведению авиационной администрации и отрасли в целом в соответствие с показателями мировых лидеров.

Для этих целей ведется активная работа по реализации шага 68 Плана нации, согласно которому «Деятельность Комитета гражданской авиации будет ориентирована на модель Британского агентства гражданской авиации», сообщил министр по инвестициям и развитию Казахстана ЖенисКасымбек. «Считаю, что независимый орган по расследованию авиационных происшествий нужен. Возможно, он будет объединенным, который рассматривает происшествия как в гражданской авиации, так и государственной (МВД, Минобороны и так далее). Международная практика показывает, что эти органы должны быть за пределами отраслевых министерств и должны быть независимыми», — сказал он на заседании Сената Парламента.

В США TSA запретило пронос в ручную кладь розовых электрошокеров

Пронос на борт пассажирских самолетов любого вида электрошокеров, в том числе, розовых, запрещен. TSA напоминает, что электрошокеры не разрешены для провоза в ручной клади вне зависимости от их цвета.

Чем именно не угодил TSA розовый цвет управление не раскрывает. «Однако в розовом цвете – они категорически запрещены! Это было накануне в аэропорту Шарлотсвилла (штат Вирджиния)», — рассказала на своей официальной странице в социальной сети микроблогов Twitter официальный представитель Национального управления по безопасности на транспорте (TSA) США Лиза Фарбштайн, снабдив свою запись фотографией розового электрошокера, изъятого накануне. Такое предупреждение распространила TSA на своем сайте. Национальное управление по безопасности на транспорте входит в состав Министерства национальной безопасности США и занимается обеспечением безопасности пассажиров.

В Минобороны России рассказали о ходе расследования катастрофы в Сочи

«В рамках расследования с участием ведущих летчиков-испытателей проводятся эксперименты на авиатренажерах. Со дна моря поднято более 3 тысяч фрагментов ВС», — сообщил начальник службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ Сергей Байнетов.

«Наши специалисты продолжают исследовать все обстоятельства этой трагедии в партнерстве с экспертами МАКа. К расследованию этой катастрофы привлечены лучшие НИИ России, специализирующиеся на исследованиях аварийной техники, проведении аудиоэкспертиз. Все эти исследования требуют времени, тем более, что у комиссии Минобороны России нет права на ошибку», — подчеркнул Байнетов. — Порой подобные авиационные происшествия расследуются годами, чтобы выявить истинные причины трагедии. И в этот раз мы делаем все возможное для установления истины, а любые спекуляции на эту тему и домыслы пользы делу не приносят».

Мачей Ласек: Взрыва в самолете бывшего президента Польши не было

Об этом официально заявил бывший глава подкомиссии в правительственной комиссии по расследованию причин трагедии под Смоленском Мачей Ласек в эфире польского национального телеканала TVN.

В седьмую годовщину трагедии под Смоленском, вторая комиссия по расследованию катастрофы распространила материалы своей работы. Она возложила вину за произошедшее на российских авиадиспетчеров. Вторую комиссию возглавляет Вацлав Берчиньский, а созвал ее министр обороны Антони Мачеревич, который уже несколько лет продвигает идею о виновности России в смоленской катастрофе. «Я знаю мнение прокуратуры и мнение центральной криминалистической лаборатории», — сказал Ласек. По его словам, специалисты «однозначно исключили следы взрывчатых материалов». Также он отметил, что «голосовой регистратор не записал звука взрыва, как и регистратор параметров не зафиксировал роста давления».

В упавшем в Телецкое озеро вертолете топливо было качественным

Химическая экспертиза установила, что потерпевший катастрофу в акватории Телецкого озера на Алтае вертолет Robinson с пятью людьми на борту был заправлен качественным топливом.

«Результаты проведенной химической экспертизы топлива, которым был заправлен Robinson накануне вылета, показали, что оно полностью соответствует предъявляемым требованиям качества», - сообщил руководитель Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Сергей Грызыхин. Он отметил, что уголовное дело по факту катастрофы 12 февраля 2017 года вертолета Robinson в Республике Алтай находится на стадии расследования, при этом на данный момент следствием выполнены все действия, которые возможно выполнить в отсутствие самого воздушного судна, потерпевшего катастрофу, а также тел погибших. Следствие по-прежнему в качестве основной версии катастрофы рассматривает ошибку пилотирования.

Возобновление авиасообщения между Россией и Египтом остается под вопросом

«Обстановка с безопасностью в Египте, к сожалению, остается нестабильной. В этих условиях однозначно гарантировать неприкосновенность туристов из России вряд ли кто возьмется», заявили в пресс-службе Минтранса России.

Пресс-служба напомнила, что в аэропорту Каира был возведен новый терминал, где учтены пожелания российской стороны в части авиационной безопасности. «Однако часть требований российской стороны по вопросам безопасности до сих пор остается неурегулированными, но это является менее существенным препятствием, нежели тревога за судьбу российских туристов, которых в новый терминал нужно безопасно доставить либо, наоборот, перевезти из терминала в отель», — сказал собеседник. 9 апреля в египетских городах Танта и Александрия произошла серия террористических атак в христианских храмах. После терактов Каир ввел в стране чрезвычайное положение.

АВИАПРОМ: ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

То крылом волны касаясь...

«Аэросила» инвестирует серийное производство самолётов-амфибий Л-42М в Ульяновской ПОЭЗ



В портовой особой экономической зоне «Ульяновск» прошёл очередной экспертный совет — первый после передачи управления экономическими зонами на уровень регионов. Одним из новых резидентов ПОЭЗ стала компания «Аэросила», специализирующаяся на производстве самолётных воздушных винтов и авиационных агрегатов различного назначения. Инвестор разместит в промышленной зоне серийное производство самолётов-амфибий Л-42М.

Пройдет совсем немного времени, и в Ульяновске будут выпускаться четырех- и шести местные воздушные судна (Л-142 и Л-162 соответственно). Новое предприятие планируется построить на арендованных площадях в индустриальном парке ПОЭЗ.

Самолеты будут рассчитаны, прежде всего, на коммерческий рынок: инвестор планирует продавать самолёты аэроклубам, обществам рыболовов и охотников, туристическим клубам и частным лицам, сообщает портал Media-73. Также инвестор не исключает поставку самолётов и государственным заказчикам, таким как МЧС и Минобороны, для чего на ульяновские Л-42 планируется получить соответствующие сертификаты. Стоимость Л-142 оценивается в 20 миллионов рублей, Л-162 — в 30 миллионов.

«Самолёты данного типа имеют серьёзную коммерческую перспективу», — отметил представитель ООО «Аэросила» Александр Баланёв. — Машина будет популярна у частных компаний, занимающихся транспортными перевозками с использованием, охраной зон разведения и промысловой добычей животных. Кроме того, лайнер позволит оказывать мобильную медицинскую помощь, поисково-спасательные

операции и участвовать в различных экспедициях. В общем, область применения Л-42 достаточно широка».

Л-42 — самолёт-амфибия в полном смысле. Фюзеляж судна выполнен по схеме лодка — монокок, что позволяет самолёту садиться на воду самим фюзеляжем, а не на поплавковые шасси. Консоли крыла самолёта оснащены поплавками для более устойчивого положения на водной поверхности. Помимо этого, на машину можно установить лыжные шасси для движения по снегу. Кабина оборудована системой вентиляции и обогрева.

Как отметил Александр Баланёв, производственная площадка ПОЭЗ отлично подходит для дальнейшего развития производства этих самолётов, в том числе, в силу наличия аэродрома. Сегодня Л-42 строятся в Самаре на мощностях завода «АвиаТех», где возможности весьма ограничены — 1,5 тысячи квадратных метров арендованной площади не дают возможности для более широкого производства.

«Нас заинтересовали условия, предоставляемые ульяновской экономической зоной. Беспрецедентные налоговые льготы, удобно спроектированные помещения. К тому же, ПОЭЗ примыкает к аэро-

порту «Ульяновск-Восточный», что даст возможность выполнять испытательные полёты с нормального, приспособленного для этого аэродрома. Мы продолжим производство четырехместного Л-42 в Самаре, но для шестиместной модификации там места уже нет», — подытожил Баланёв.

Стоит добавить, что в строительство Л-42 могут быть привлечены и некоторые предприятия, уже осуществляющие деятельность в Ульяновске. Планер самолёта полностью выполнен из композитных материалов, и в его производстве можно задействовать завод «Аэро-Композит — Ульяновск». Также «Аэросила» рассчитывает вовлечь в кооперацию производителя самолётных кабельных сетей «Промтех Ульяновск», также работающего в ПОЭЗ — это позволит упростить логистику.

«Производство самолётов Л-42 количественно сопоставимо с результатами больших российских авиационных заводов. При этом самолет высокотехнологичный: «стеклянная» кабина, полностью композитный планер, может садиться на все поверхности — большие заводы ещё только приближаются к таким технологическим показателям. Это абсолютно профильный для нас проект. Мы верим в него и окажем ему всестороннюю поддержку», — прокомментировал генеральный директор ОЭЗ «Ульяновск» Денис Барышников.

Инвестор вложит в проект 450 миллионов рублей и при выходе на полную мощность создаст не менее ста рабочих мест. Объёмы производства составят 20 и 10 самолетов Л-142 и Л-162 в год соответственно.



Новинку оценил даже всемирно известный путешественник Федор Конюхов



Практически каждый день появляется что-то новое: релиз смартфона, гаджета или очередной феномен в социальных сетях. Действительно ли компаниям нужно следить за всеми этими новинками, и окажут ли они реальное влияние на будущее бизнеса?



Хайп или не хайп?

Какие технологии действительно нужны потребителю

Выступая на Международном форуме «TravelintotheFuture», организованном компанией ATH – AmericanExpress 11 апреля 2017 года в Москве, ДжоакимЭверстин, глава департамента инноваций и технический евангелист глобальной технологической компании Sabre отметил, что бизнесу, конечно же, стоит наблюдать за явлениями, которые сегодня в тренде, но все же больше фокусироваться на технологиях, которые удовлетворяют базовые потребности покупателей. Эксперт отметил, что зачастую релиз нового устройства или технологии может вызвать ажиотаж на рынке, но это краткосрочное явление — для того, чтобы эта новинка начала приносить доход, требуется время на то, чтобы найти ей реальное применение.

По мнению GartnerGroup, так называемый цикл «хайпа» занимает порядка трех лет, правда с учетом растущего из года в год числа новых релизов и технологий, он может быть длиннее. Яркий пример «хайпа» — GoogleGlass, но после нескольких итераций на тему очков, сегодня мы имеем MicrosoftHololens, который уже может применяться в бизнесе. Или другой пример: чемоданы с технологией Bluesmart, которые, несмотря на привлекательную, на первый взгляд, идею, не

нашли особого спроса, ведь по факту все, что нужно знать пассажиру — это то, что его чемодан загружен на борт самолета и не потерялся в аэропорту. Так что же действительно нужно современному потребителю, и на что стоит обратить внимание бизнесу?

— Скорость. Клиенты хотят получить услугу здесь и сейчас, мгновенно, и если этого не происходит, они с большой долей вероятности уйдут к другой компании, которая предоставит им этот сервис быстрее.

— Мгновенное потребление. Один из ярких примеров этого тренда — Snapchat, который не сохраняет в архиве просмотренный контент, ведь он просто становится ненужным.

— Постоянное подключение. Потребителям важна связь с поставщиками услуг круглосуточно и с любого устройства. Именно поэтому на рынке набирают обороты чат-боты, технологии распознавания речи и естественного языка. Решения в области анализа данных и искусственного интеллекта позволяют понимать смысл и контекст запроса и обеспечивать более высокое качество обслуживания через голосовые и текстовые сообщения.

— Персонализация. Имеющиеся сегодня технологии помо-

гают компаниям направлять клиентам персонализированные сообщения, уведомления и предложения. Понимая, в какой момент времени и в каком месте сообщение будет уместным, поставщики могут более эффективно взаимодействовать с покупателями, предлагать дополнительные сервисы и опции, повышая продажи и доходность.

— Визуальный контент. Одна из новейших прогрессивных технологий, которая может найти широкое применение — это дополненная реальность. Например, с помощью нее можно визуально прикинуть, как будут смотреться выбранные предметы мебели в конкретном пространстве, «примерить» варианты кресел в салоне эконо и бизнес-классов авиакомпании, и многое другое.

По мнению ДжоакимаЭверстина, одна из ключевых задач, которую предстоит решить бизнесу, заключается в том, чтобы научиться распознавать, какая из новинок — только «хайп», а у какой технологии есть реальный потенциал для извлечения прибыли. В этом вопросе можно ориентироваться на опыт глобальных технологических игроков, таких как Sabre, которые обладают многолетней экспертизой в разработке пере-

довых решений, помогающих заказчикам быть на шаг впереди.

Эксперт отметил, что будущее формируется сегодня, и сейчас именно тот самый день, когда в руках компаний находятся технологии, которые могут предопределить развитие рынка на ближайшие годы, а также помогут бизнесу найти новые ниши, дифференцироваться и добиться успеха.

SabreCorporation — ведущий поставщик технологий для мировой индустрии туризма и путешествий. Сотни авиакомпаний и тысячи отелей используют программное обеспечение, базы данных, мобильные технологии и решения по дистрибуции Sabre, которые помогают им реализовать ключевые функции бизнеса, такие как бронирование авиаперелетов и проживания в отеле, управление доходами, управление расписанием полетов, развитием сети и ресурсами экипажей.

Sabre также выступает ведущей торговой площадкой, связывающей поставщиков туристических услуг с конечными потребителями. Объем операций на площадке Sabre составляет более \$120 млрд в год. Штаб-квартира компании находится в городе Саутлейк (Техас, США). Sabre предоставляет услуги клиентам в более чем 160 странах по всему миру.

Первые крупногабаритные секции нового грузового самолета Beluga XL прибыли на линию окончательной сборки в Тулузу. Секции были произведены на заводе одного из поставщиков Airbus, компании Aerppnova, расположенном на северо-востоке Испании, и доставлены в Тулузу специальными грузовиками. Путешествие заняло пять дней, так как перевозка секций осуществлялась строго в ночное время.



Доставленные секции будут использованы для сборки хвостовой части нового самолета. Ранее на линии финальной сборки BelugaXL в Тулузе уже были выполнены работы по стыковке основных

Beluga меняет оперение

Сборка модели XL идет полным ходом



секций фюзеляжа. BelugaXL будет похожа на нынешний самолёт Beluga, однако хвостовая секция, оперение, система погрузки/разгрузки, а также кабина пилотов были перепроектированы.

Самолеты Beluga играют важную роль в производственной деятельности компании Airbus. Парк из пяти самолетов Beluga используется для перевозки секций самолетов Airbus, изготовленных на разных заводах компании в Европе. Проект BelugaXL был запущен в ноябре 2014 года в связи с наращиванием производственных темпов Airbus и необходимостью увеличения провозных емкостей. BelugaXL создана на базе самолета A330.

Первый полет BelugaXL запланирован на середину 2018 года, тогда как эксплуатация этих самолётов начнется в 2019 году. Но-

вые самолеты будут эксплуатироваться одновременно с нынешним парком, который планируется вывести к 2025 году.

Новая BelugaXL будет на семь метров длиннее предшественницы, иметь более широкий фюзеляж, грузоподъемность самолета также будет увеличена примерно на 6 тонн. Так, например, BelugaXL

сможет перевозить две консоли крыла A350 XWB, тогда как сегодняшняя Beluga вмещает только одну консоль. BelugaXL сможет совершать полеты на дальность до 4000 м с максимальной загрузкой в 52 тонны. Эксплуатация пяти новых BelugaXL позволит Airbus увеличить свои провозные емкости на 30 процентов.



МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Airbus и SITA приступили к реализации программы Security Operations Center Services

Цель данной программы — информировать авиакомпании, аэропорты и других участников отрасли о необычной активности в киберпространстве, которая может представлять собой угрозу для их деятельности. «Объединив усилия, SITA и Airbus в состоянии предложить авиационной отрасли наиболее передовое решение этой весьма насущной проблемы. Сегодня почти каждая авиакомпания и каждый аэропорт мира входит в число заказчиков SITA, а разработки компании находят широкое применение в самой масштабной глобальной коммуникационной сети. В свою очередь Airbus работает над выявлением, анализом и отражением все более изощренных кибератак.

Boeing и JetBlue стали инвесторами компании, разрабатывающей самолет на электродвигателе

Американский концерн BoeingCo. и авиакомпания JetBlueAirways стали инвесторамистартапаZunumAero, который разрабатывает самолеты на электродвигателе. Основанная в 2013 году Zunum проектирует и строит самолеты вместимостью 10-50 пассажиров, обладающие дальностью полета около 700 миль (1,1 тысячи км). Первый самолет компании, как ожидается, будет построен в 2020 году. К 2030 году компания планирует построить самолет, способный преодолевать без подзарядки 1 тыс. миль. Сумма инвестиций не сообщается. Boeing предоставил финансирование через свою новую структуру — BoeingHorisonX, созданную специально для венчурных инвестиций.

Власти Шанхая планируют строительство отдельного аэропорта для малой авиации

Он будет ориентирован на обслуживание частных воздушных судов малой гражданской авиации, а также самолетов бизнес-авиации. «Шанхаю необходим третий аэропорт, чтобы удовлетворить потребности растущего рынка», — приводит газета «Шанхай жибао» слова главы управления по вопросам гражданской авиации Восточного Китая Цзян Хуайюя. «Ежегодные темпы роста шанхайского рынка малой авиации в последние несколько лет составляют порядка 20 процентов», — сообщил Цзян Хуайюя, добавив, что на данный момент в городе зарегистрировано 67 компаний, занимающихся бизнес-авиацией. Их авиапарк насчитывает сейчас 371 самолет.

Иран заключил с компанией ATR контракт на закупку 20 пассажирских самолетов 72-600

Об этом сообщило агентство ISNA со ссылкой на заместителя министра транспорта и городского развития Ирана Аскера Фахрия-Кашана. «Стороны достигли договоренности и подписали контракт на приобретение 20 самолетов ATR 72-600», — приводит агентство слова замминистра, который не уточнил сумму контракта. Компания ATR, акционерами которой являются европейский концерн Airbus и итальянская Finmeccanica, в феврале 2016 года сообщала о наличии предварительного заказа на поставку в Иран 20 самолетов ATR 72-600. Иранские источники заявили в декабре, что стоимость контракта, который планируется заключить, составляет \$400 млн.

Прототип электрического самолета Extra 330LE компании Siemens установил рекорд скорости

Кроме того, данный самолет стал первым в мире электрическим самолетом, выполнившим процедуру буксировки планера на заданную высоту. Двигатель электросамолетаExtra 330LE выдает 260 кВт мощности при весе в 50 килограммов, при этом самолет весит всего порядка 1000 килограммов. Полет с установлением новых рекордов прошел еще 23 марта нынешнего года. Самолет взлетел с аэродрома DinslakenSchwarzeHeideAirfield в Германии и, пролетев 3 километра, развил скорость 337,5 километров в час. Потом самолет протаскил на буксире планер и поднял его на высоту в 600 метров за 76 секунд. Управлял новым электрическим самолетом пилот Уолтер Экстра.

Французские власти гарантировали защиту российской собственности на салоне в Ле-Бурже

Предприятия российского авиапрома смогут участвовать в международном авиасалоне в Ле-Бурже, не опасаясь ареста имущества из-за западных санкций, сообщил президент выставки Эмерикд'Арсимоль. «Под давлением нашей промышленности был изменен закон, чтобы юристы не могли налагать арест на какое-либо оборудование. На последнем салоне не было российских самолетов и вертолетов, так как было «дело ЮКО-Са» и существовал большой риск того, что какой-нибудь международный юрист наложит арест на имущество», — отметил д'Арсимоль. Он также заверил, что у российских военных не возникнет проблем с получением визы во Францию для посещения выставки.

Спецслужбы Бельгии создали рабочую группу по предотвращению терактов с помощью дронов

Рабочая группа кризисного центра, в которую вошли эксперты из ВВС Бельгии и воздушной бригады полиции, занимается разработкой превентивных мер. «Мы воспринимаем угрозу всерьез... Мы должны рассматривать все сценарии, включая и атаку дрона», — приводят СМИ слова пресс-секретаря министра внутренних дел Жана Жамбона. Ранее спецслужбы Нидерландов заявили о возможности использования террористами беспилотников для совершения теракта. По словам Жамбона, спецслужбы множества других стран воспринимают сценарий теракта при помощи беспилотного устройства всерьез, и Бельгия намерена изучить международный опыт в этом вопросе.

Чешская компания AeroVodochody возобновит серийное производство самолетов L-159 ALCA

Как пишет AviationWeek, самолеты, серийное производство которых прекращено в 2003 году, будут существенно модернизированы и будут выпускаться в качестве легких штурмовиков (базовыми являются учебно-тренировочная и учебно-боевая версии). Модернизированный самолет, предположительно, получит доработанный планер, новое бортовое радиоэлектронное оборудование и расширенную номенклатуру вооружений. Точные параметры улучшенного ALCA пока не определены. В AeroVodochody полагают, что модернизированный L-159 будет востребован на рынке благодаря своей универсальности и низкой стоимости — около 12-15 миллионов долларов.

Авиаметтелеком Росгидромета

Точный прогноз погоды — надежные взлёт и посадка

Российская Федерация подписала конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). В соответствии с ней Правительство России назначило Росгидромет полномочным органом по метеорологическому обеспечению международной аэронавигации.

Авиаметтелеком Росгидромета — крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. У нашей организации 14 филиалов по всей стране, авиаметеорологические подразделения, расположенные в 180 аэропортах, общая численность работающих около 3000 человек.

Нашей миссией является: «Повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов национальной и международной гражданской авиации за счет предоставления качественной прогностической и фактической метеорологической информации».

Мы предоставляем авиационным пользователям всевозможную информацию:

- о фактических условиях погоды на аэродромах;
- об ожидаемых (прогнозируемых) условиях на аэродромах;
- об ожидаемых условиях погоды на маршрутах полетов;
- о прогнозируемых опасных для полетов явлениях погоды (болтанке, обледенении);
- о наличии и распространении облаков вулканического пепла;
- о климатических характеристиках для планирования полетов.

Авиапредприятия получают нашу информацию на основе 2,5 тысяч договоров. В течение года на основе этих договоров мы передаём пользователям более 3 миллионов метеорологических сводок.

123242, Москва, Прокудинский пер. д.2/12, стр. 1, E-mail: aviamettelecom@mecom.ru,
Тел. (499) 255-50-75, факс: (499) 795-22-00, Web сайт <http://www.aviamettelecom.ru>

Курчатовский суд Челябинска рассмотрел необычный иск — владельца собаки потребовала наказать грузовую компанию за потерю ее питомца при авиаперевозке в Москву. Как сообщили в судебной инстанции, инцидент произошел еще в мае прошлого года. Но история, судя по всему, еще далека от завершения.

Истица решила отправить в Москву щенка редкой породы басенджи или «африканской нелаяющей собаки», которая получила свое название из-за характерных урчащих звуков, издаваемых вместо лая. Поездка понадобилась для прохождения курса дрессировки и подготовки собаки к выставке. Заплатив представителям грузовой компании за авиаперелет 4727 рублей, женщина передала им животное в специальной собачьей «переноске». Однако щенок сбежал из заточения еще до вылета. А грузоперевозчики обвинили в этом саму хозяйку, заявив, что побег стал возможен из-за дефекта клетки.

В итоге безутешной хозяйке вернули деньги за «билет», но компенсировать потерю собаки отказались и на письменную претензию не ответили. И тогда она обратилась в суд с требованием взыскать 50 тысяч рублей, в которые ей обошелся щенок класса «шоу» (с чемпионской родословной — ред.) и еще 20 тысяч рублей компенсации морального вреда.

«Доводы о некачественной «переноске» не выдерживают критики, и суд это подтвердил, — пояснил представитель истицы Армен Ако-

«Дама сдавала в багаж...»

Жительница Челябинска отсудила у аэропорта компенсацию за потерю собаки редкой породы

бян. — Представители грузовой компании обязаны были проверить ее состояние и, выявив дефект, имели право отказаться принимать груз, однако этого не сделали».

Однако в суде выяснилось еще одно обстоятельство из разряда «за время пути собака могла подрасти»: представители грузовой компании заявили, что щенка не теряли — он пропал в грузовом терминале. А представители терминала в свою очередь заявили, что поскольку собаку у истицы не принимали, то и надлежащими ответчиками считаться не могут.

«Между грузовой компанией и хозяйкой собаки 26 мая 2016 года был заключен договор транспортной экспедиции, по которому ответчик должен был организовать выполнение услуги по перевозке собаки из Челябинска в аэропорт Домодедово Москвы, — сообщила консультант Курчатовского суда Наталья Наумова. — Суд пришел к выводу, что ответственность за неисполнение условий договора лежит на грузовой компании, которая впоследствии может потребовать компенсацию у своих деловых партнеров в порядке регресса».

В пользу челябинки взыскана стоимость утерянной собаки, тысяча рублей компенсации морального ущерба и еще 7,5 тысячи штрафа за нарушение закона о защите прав потребителей, плюс



расходы на законного представителя — всего 64,5 тысячи рублей.

Однако и это решение, по всей видимости, будет обжаловано, поскольку истицу не устроили размеры компенсации морального вреда. «Такие скромные компенсации обычно назначаются судами по делам о защите прав потребителей, связанных с приобрете-

нем некачественного товара, к примеру, неисправного мобильного телефона, — пояснил Акобян. — А мы намерены доказать, что моральный вред от потери домашнего любимца гораздо существенней. Следовательно, и размеры компенсации нужно пересмотреть».

МИМОЛЕТОМ

Дональд Трамп заинтересовался добычей полезных ископаемых на Луне

Более всего нового главу Белого дома интересует возможность извлечь финансовую выгоду от полезных ископаемых на Луне. В силу близости к Земле она давно рассматривается с точки зрения возможной колонизации.

Известно, что на Луне имеются ценные для промышленности металлы — титан, алюминий, железо. А в поверхностном слое лунного грунта накоплен редкий на Земле изотоп гелий-3, его можно будет использовать в качестве топлива для перспективных термоядерных реакторов. NASA заверило администрацию, что агентство также задумывается об извлечении выгоды от изучения космоса. Оно назвало извлечение и доставку на Землю образцов сырья из этого региона «высоко научным приоритетом». Трамп, в свою очередь, поинтересовался, не может ли NASA ускорить пилотируемую миссию на Луну.

Китайская пара забыла в самолете свою десятилетнюю дочь

Родители забыли дочь в салоне лайнера после приземления. Инцидент произошел в международном аэропорту Гуанчжоу Байюнь на юге КНР. Прибывшая из города Чэнду пара покинула самолет, не взяв с собой ребенка.

По словам одного из бортпроводников, во время рейса девочка сидела отдельно от своих родителей, в задней части салона. После приземления спящую девочку обнаружили стюарды. Юную пассажирку разбудили и помогли найти родителей. Как пояснил отец, они с женой думали, что дочка встретится с ними в зоне получения багажа в воздушной гавани. В ноябре 2016 года студентка из Нигерии бросила своего новорожденного ребенка в туалете Венского аэропорта, чтобы не опоздать на рейс. Младенец позднее скончался в больнице, а его мать была арестована.

Delta Airlines компенсировала задержки рейсов бесплатной пищей

Авиакомпания Delta Airlines накормила бесплатной пищей пассажиров, чьи рейсы были задержаны или отменены из-за плохой погоды на юго-востоке США, сообщила изданию The Sun пресс-служба американского перевозчика.

Как пояснил представитель Delta Airlines Морган Даррант, идея угощать пассажиров задержанных рейсов возникла у менеджеров компании несколько лет назад. Например, в минувшую среду Delta Airlines отменила примерно 350 прямых и стыковочных рейсов в США из-за непогоды. Количество задержанных рейсов не уточняется, а количество коробок с пищей исчисляется тысячами. Морган Даррант добавил, что почти все отклики, полученные перевозчиком от путешественников по поводу этой акции, были положительными.