

# Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит  
с 15 апреля  
1936 года  
№ 42 (44224)  
Октябрь 2019

Еженедельный



Вестник

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Подробности на с. 11



## Требуются еще 6660 NEO!

Европейский концерн Airbus поставил 1000-й лайнер семейства A320neo заказчику в Индию

## Успеть в «золотой час»

Airbus Helicopters поделилась лучшими практиками медицинской эвакуации на «САНАВИАЦИИ-2019»



Подробности на с. 9

Подробности на с. 5



## «Специалист» высшей пробы

Работник самарского предприятия ОДК победил в конкурсе «ТОП 100 лучших инженеров России»



Повышаем доходность авиакомпаний

## Воздушный транспорт гражданской авиации № 42

Еженедельник

Главный редактор  
Сергей ГУСЯКОВ

### РЕДКОЛЛЕГИЯ:

**Александр Нерадько**,  
руководитель Росавиации  
**Василий Шапкин**,  
первый заместитель  
генерального директора НИЦ  
«Институт им. Н.Е. Жуковского»  
научный руководитель ГосНИИ ГА  
**Галина Пономарева**,  
заместитель главного редактора  
газеты «Воздушный транспорт»  
**Виктор Горбачев**,  
генеральный директор  
Ассоциации «Аэропорт» ГА  
стран СНГ

### РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

**Марина Володина**,  
зам. генерального директора  
ЗАО «Сирена-Трэвел»  
**Владимир Пономаренко**,  
академик Российской академии  
образования РФ,  
Заслуженный деятель науки РФ  
**Евгений Каблов**,  
генеральный директор ВИАМ,  
член Совета по науке  
и высоким технологиям  
при Президенте России  
**Виктор Чуйко**,  
президент,  
генеральный директор  
Ассоциации «Союз авиационного  
двигателестроения»  
**Игорь Семенченко**,  
член-корреспондент Академии  
военных наук РФ,  
генерал-майор авиации

### АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:  
Фрунзенская набережная,  
д. 48, кв. 48  
г. Москва, 119270  
Телефон для контактов,  
подписки (495) 953-34-89  
e-mail: sergus48@gmail.com  
airtransavia@gmail.com

Знакомьтесь! Наш обновленный  
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

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

Мнение редакции не всегда  
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на  
«Воздушный транспорт»  
обязательна.

Издатель  
ООО «Издательский Дом  
«ПринтАвиа»

Газета зарегистрирована  
в Министерстве РФ по делам  
печати, телерадиовещания и  
средств массовых коммуникаций  
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.  
Отпечатано в типографии  
ООО «МЕДИАКОЛОП»  
105187, г. Москва,  
Сигнальный презд, д. 19  
Заказ Тип. № 1666

Подписку можно оформить  
в любом отделении связи



Замену Ан-2 создали специа-листы того же института, где был создан и сам Ан-2, т.е. СибНИА. На начальном этапе традиционный поршневой двигатель заменили на турбовинтовой. Конечным результатом стало создание ТВС-2ДТС «Байкал», разработанного Сибирским НИИ авиации имени С.А. Чаплыгина на базе «кукурузника». При несомненном внешнем сходстве можно увидеть мно-

жество различий. Они состоят не только в двигателе, но и в материалах, из которых самолёт строится. ТВС-2ДТС изготавливается из композитных материалов. Существенным отличием от «Аннушки» стало и то, что, строго говоря, он не биплан, а кольцеплан (самолёт с замкнутым крылом).

Благодаря применению современного комплекса авионики, ТВС-2ДТС стал всепогодным и

# Страсти по «Кукурузнику»

Назначенный преемником Ан-2 сибиряк — «Байкал» лишен этого статуса. Осталось понять, в чью пользу?

**Ан-2 как тип в историю не ушёл. И, если уйдёт, то вряд ли это случится скоро. Впрочем, его концепция оказалась настолько удачной, что в пору всем его критикам сказать сакраментальное: не дожидаться! История Ан-2 убедительно доказала, что схему биплана считать архаичной и неперспективной в корне неправильно. И слова известного авиатора о том, что «Ан-2 может заменить только Ан-2», являются истиной. Во всяком случае, когда речь идёт о концепции, платформе, на которой самолёт строится.**

может эксплуатироваться в любое время суток. Так же, как и промежуточная модель ТВС-2МС, самолёт ТВС-2ДТС оснащён турбовинтовым двигателем Honeywell TP331-12UAN. Эта модификация была полностью спроектирована и построена в ФГУП СибНИА.

Первый полёт «Байкала» — так в результате широкого общественного обсуждения назвали это принципиально новое для данного класса воздушное судно — состоялся 10 июля 2017 года на экспериментальном аэродроме «Ельцовка» (Новосибирск). 16 июля, всего через 6 дней после первого

полёта, ТВС-2ДТС совершил беспосадочный перелёт из Новосибирска в подмосковный Жуковский, где был представлен широкой публике на стоянке авиасалона МАКС-2017. Но в лётной программе ТВС-2ДТС не участвовал.

Продолжение на с. 5

## Полеты над правовым полем

Новые технологии управления воздушным движением требуют модернизации воздушного законодательства

**С началом реформ в стране гражданская авиация России идёт не своим путём, а пытается строить своё существование по образцу развитых стран. Практически полностью обновлён самолётный парк (исключение составляет только региональный местный сегмент), в соответствии с мировыми стандартами приводятся аэропорты. Но процесс обновления нормативно-правовой базы и ее унификации с международной не завершён. Тогда как эта задача является сегодня одной из важнейших.**

Для её решения Институтом воздушного и космического права AeroHelp учреждена конференция по воздушному праву, которая проводится с 2010 года. В нынешнем году мероприятие проходило 4 октября в конференц-зале Зубовского института (Институт истории искусств), нахо-

дящегося напротив Исаакиевского собора в Санкт-Петербурге. Место выбрано не случайно. Один из организаторов и участников конференции, директор Международного института воздушного и космического права Лейденского университета Пабло Мендес де Леон женат на

Ирине Зубовой. Последний владелец особняка, в котором находится институт истории искусств, был её дедом.

В работе конференции приняли участие профессиональные юристы и руководители организаций и предприятий, связанных с воздушным транспортом. К уча-



стию были приглашены представители авиационных властей, лизинговых и страховых компаний, органов ОВД, эксплуатанты аэропортов и аэродромов, руководители авиационных учебных центров, адвокатских бюро и консалтинговых компаний, производители авиационной техники и владельцы воздушных судов. В нынешнем году предметом обсуждения стали правовые аспекты организации полётов как пило-

тируемых, так и беспилотных воздушных судов.

Директор Института AeroHelp **Пабло Мендес де Леон** напомнил о важной для авиационной общественности дате: 75-летию образования ИКАО и подписания Чикагской конвенции, которой было ознаменовано создание международной организации гражданской авиации.

Продолжение на с. 8-9



Возглавляемая Его Королевским Высочеством и поддерживаемая ведущими поставщиками услуг в туристической отрасли — компаниями Booking.com, Strip, Skyscanner, TripAdvisor и Visa — эта первая в своем роде инициатива ставит своей целью изучение и продвижение решений, которые сделают индустрию путешествий более экологически дружелюбной.

Travalyst объединяет глобальные компании, помогающие путешественникам и поставщикам услуг находить друг друга, чтобы просве-

щать, обучать и тем самым продвигать позитивные изменения в области экологии и устойчивого развития.

Этот смелый проект будет развивать новый, более бережный подход к путешествиям, что обеспечит сохранность мест туристического притяжения для многих будущих поколений.

Вместе с компаниями, путешественниками и местными сообществами объединение Travalyst будет изучать и продвигать решения, способствующие развитию бережного подхода к туризму, в

## Что сулит нам Travalyst

Глобальная инициатива герцога Сассекского направлена на устойчивое развитие туризма

**Герцог Сассекский — более известный миру как принц Гарри — представил новое глобальное партнерство, направленное на усиление защиты природы, сохранение окружающей среды и содействие экономическому развитию местных сообществ за счет стимулирования устойчивого развития туризма в мировых масштабах. Проект, носящий название Travalyst, призван трансформировать будущее сферы путешествий.**

том числе в отношении поддержки местного населения, защиты дикой природы, борьбы с климатическими изменениями и загрязнением окружающей среды, а также смягчения проблемы чрезмерного количества туристов.

Более подробная информация об инициативах проекта Travalyst будет анонсирована дополнительно. Но потенциал проекта

весьма внушительен. С увеличением количества путешественников растет влияние туризма на жизнь местного населения и окружающую среду, но вместе с тем с каждой поездкой растет и количество возможностей для положительных перемен. Вот лишь некоторые цифры, предоставленные инициаторами и участниками проекта Travalyst:

— В прошлом году число зарубежных поездок достигло 1,4 миллиарда за год (во всем мире). Это произошло на два года раньше, чем было спрогнозировано.

— С 2000 года количество ежегодно совершаемых поездок по всему миру увеличилось более чем в два раза.

Продолжение на с. 11

## «Прощай, оружие!»

В Шереметьево отстранили сотрудника досмотра, «проморгавшего» пистолет в багаже у пассажира

**Накануне в Ростове-на-Дону внепланово приземлился самолет «Аэрофлота», летевший из Москвы в Бургаз: один из пассажиров сообщил стюардессе в полете, что забыл сдать в багаж находившийся при нем в ручной клади травматический пистолет «Глок».**

Отмечается, что страдавший от астмы мужчина полез в дорожную сумку за лекарством, нашел там пистолет и сам сообщил об этом бортпроводникам, которые немедленно доложили о наличии запрещенного на борту оружия экипажу. Командиром воздушного судна было принято решение о внеплановой посадке.

«По факту инцидента проведена внутренняя проверка, - го-

ворится в сообщении пресс-службы «Шереметьево». — Производивший предполетный досмотр пассажиров данного рейса сотрудник установлен и отстранен от исполнения обязанностей до завершения расследования. С сотрудниками, участвующими в обеспечении безопасности, провели дополнительные инструктажи по соблюдению технологии и стандартов досмотра».

В распоряжение СМИ пресс-службой аэропорта предоставлена ранее закрытая информация, свидетельствующая, насколько серьезной опасности подвергаются пассажиры воздушного транспорта.

За 9 месяцев т.г. службой безопасности МАШ осуществлен предполетный досмотр более 19 млн пассажиров, вылетающих из Шереметьево. За этот период выявлено и изъято:



— 1 398 единиц оружия и специальных средств;

— 1 883 боеприпаса (боевых патронов, гранат и пр.);

— 1 498 колюще-режущих предметов;

— 20 715 штук пиротехнических средств...  
При этом за период 2018 — 2019 гг. при досмотре трансферных пассажиров, в том числе прибывших из зарубежных аэропортов, в «Шереметьево» выявлено 193 единицы оружия и 1531 единиц боеприпасов. А раз в год, как известно,

и грабли стреляют...

Единственно, что вызывает недоумение во всей этой истории — решение КВС идти на вынужденную посадку в Ростове. Зачем? Пассажир с пистолетом (по сути — пугачом) в суматохе спешки на рейс не сообразил сдать его в багаж и уже в небе, наткнувшись на него в поисках лекарств в своей сумке, не захватил его поглубже, а сам, добровольно, в расчете на понимание, сдал его бортпроводнице. Передай она «ствол» КВС или запрятать в пищеблоке среди касалеток — инцидент был бы исчерпан. А теперь представьте, во что и кому обошлась экстренная посадка в аэропорту подскока? «Аэрофлот» наверняка подсчитал свои «непредвиденные расходы». А отважный экипаж — будущие премиальные...

Но согласитесь, это все-таки не посадка в кукурузном поле!

**Действующие в настоящий момент в России санитарные нормы для установления границ приаэродромных территорий являются чрезмерно жесткими и приводят к необоснованно большому размеру таких территорий. Такое мнение высказали в пресс-службе Минтранса, добавив, что новый законопроект по нормированию аэропортовых шумов поможет разрешить эту проблему.**

«Например, предложенная аэропортом «Домодедово» по действующим санитарным нормам приаэродромная территория занимает площадь почти 300 тысяч гектаров и включает 17 муниципальных образований Московской области общей численностью населения 800 тысяч человек. В случае ее утверждения, на столь обширной территории будет запрещено строительство жилых домов, медицинских и образовательных учреждений, культурно-досуговых центров и других социальных объектов», — считают в Минтрансе.

Ранее сообщалось, что Международная ассоциация аэропортов (МАА) раскритиковала предложенный Минтрансом законопроект об установлении приаэродромных территорий (ПАТ). Соответствующее обращение МАА направила на имя министра транспорта Евгения Дитриха. На данный момент ПАТ разделены на семь подзон, в зависимости от уровня шума. Причем, как выяснилось, границы седьмой подзоны (можно вести строительство жилья по согласованию с Роспотребнадзором и местными властями) все еще не определены. Это приводит к конфликтам между операторами аэропортов, девелоперами и властями регионов. В своем новом законопроекте Минтранс предлагает отложить установление границы седьмой подзоны еще на пять лет.

Также ассоциация против подхода Минтранса, согласно которому нужно рассчитывать размеры седьмой подзоны исходя из эквивалентного (среднего за сутки) уровня шума (в настоящее время уровень шума определяется исходя из максимальных значений).

Представители Минстроя России заявили, что поддерживают инициативу определения границ седьмой подзоны на основе эквивалентного уровня шума. «На примере Домодедово и других аэродромов осуществлялась разработка соответ-



## Обрезание отложить

Минтранс намерен смягчить санитарные нормы для приаэродромных территорий

ствующего проекта СанПина», — пояснили в министерстве. При этом размер зоны будет варьироваться в зависимости от типов эксплуатирующихся в данном месте самолетов. Однако, отмечают в Минстрое, неясно, кто будет предоставлять эту информацию и чью информацию считать арбитражной...

«Обращение Международной ассоциации аэропортов Минтрансом России получено и рассмотрено. На текущий момент по законопроекту завершено общественное обсуждение, поступившие замечания и предложения будут учтены при его дальнейшей разработке», — сообщили в пресс-службе Минтранса РФ. — Отражение в законопроекте вопросов нормирования авиационного шума позволит уменьшить размеры приаэродромной территории, но при этом обеспечить высокий уровень безопасности полетов и благоприятную среду для жизни».

Учитывая формальные процедуры согласования, Минтранс России полагает возможным внесение законопроекта в Правительство Российской Федерации до конца 2019 года, добавили в министерстве.

При составлении нового законодательства предполагалось,

что закон облегчит согласования для застройщиков. Аэропортам был отведен год на определение новых границ ПАТ, операторы должны были получить их у Росавиации и региональных властей ещё к июлю 2018 года. Но сегодня почти никто их не получил, в том числе аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга. Узел противоречий состоит в том, что власти регионов хотят уменьшить ПАТ, которые в Московской области занимают почти половину территории региона.

Более того, аэропорты просят снять требования по выплате компенсаций владельцам недвижимости. В МАА считают, что аэропорты не должны компенсировать ущерб владельцам недвижимости, так как не являются ни причинителями вреда, ни выгодоприобретателями установленных на ПАТ ограничений.

В Минтрансе РФ с такой позицией аэропортов не согласны. Согласно нынешнему законодательству, если жилые и социальные объекты попадают в зону негативного воздействия (по уровню шума и загрязнению — ред.), то ответственность за возмещение ущерба возлагается на застройщика аэродрома при его строительстве или на оператора аэро-

дрома при его эксплуатации. Если же аэродром находится в ведении федерального органа исполнительной власти, то ущерб возмещается за счет федерального бюджета, пояснили в ведомстве.

«Минтрансом России предлагается в дальнейшем сохранить такую практику возмещения ущерба, так как она направлена на соблюдение прав граждан на проживание в благоприятной среде», — пояснили позицию госоргана в его пресс-службе.

Как мы уже писали недавно («ВТ» №34-36) «осложняет проблему и то, что в настоящее время ИКАО, на которую авиационные власти всегда равняются при составлении нормативно-правовой базы, не имеет собственного инструмента, чтобы её решить. Существует приложение ИКАО «Аэродромы» с перечнем определений, но понятие «Приаэродромные территории» определены там, увы, нет».

Разные министерства и ведомства — разные интересы. Но координатором усилий всех заинтересованных сторон должен выступать здравый смысл. А его, как видим, у власти предрержащих пока не хватает.

Полина КАРЛОВА

### ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

#### Владимир Путин поручил Правительству РФ dotировать авиакомпаниям расходы на керосин

Президент России поручил выделить из резервного фонда Правительства до 1 ноября т.г. средства авиакомпаниям на компенсацию растущей стоимости авиационного топлива. Информация об этом размещена на официальном сайте Президента РФ в перечне поручений по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 4 сентября 2019 года. «Обеспечить выделение в 2019 году из резервного фонда Правительства Российской Федерации средств на компенсацию расходов авиакомпаний в связи с ростом стоимости авиационного топлива в 2018 году», — отмечается в документе. Срок исполнения поручения — до 1 ноября 2019 года.

#### В Соединенных Штатах Президента России поздравили с днем рождения надписью в небе

Жители Лос-Анджелеса выложили в своих инстаграмах фотографии и видео того, как неизвестный самолет нарисовал в небе надпись #VVP67. Об этом сообщило агентство Reuters. Пользователи считают, что это было оригинальное поздравление Президента России Владимира Путина с днем его рождения. Такое предположение было сделано ввиду того, что VVP можно расшифровывать, как Владимир Владимирович Путин. При этом начерченная в небе цифра 67 — это возраст российского Президента. Как известно, Владимир Путин отметил свой день рождения 7 октября, в Сибирской тайге, в компании Министра обороны РФ Сергея Шойгу и своих близких.



#### В Госдуме намерены поддержать законопроект о штрафах для авиаперевозчиков за овербукинг

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Михаил Емельянов («Справедливая Россия») намерен поддержать законопроект о введении административной ответственности для авиакомпаний за овербукинг и считает необходимым повысить предлагаемый размер штрафов в 10 раз. Об этом он заявил, комментируя отрицательный отзыв Правительства РФ на данный проект закона. «У авиакомпаний очень сильные лоббисты, Правительство очень часто идет на неоправданные уступки, в частности по импорту самолетов, беспрошальному и без НДС, и так далее», — сказал Емельянов.

#### В России создадут систему государственного контроля за качеством авиационного топлива

Минпромторг РФ разработал проект постановления Правительства Российской Федерации, предполагающий передачу полномочий по проверке технических характеристик керосина от Ространснадзора Росстандарту. Последний уже контролирует качество бензина, дизеля и судового топлива. «Проект постановления предполагает повышение эффективности государственного контроля за соблюдением требований технического регламента на топливном рынке», — отметили в Минпромторге и пояснили, что сейчас надзор за качеством авиатоплива осложнен нехваткой аккредитованных лабораторий и недостаточным финансированием.

#### Заявления о резком росте цен на авиабилеты изучат в аспекте недобросовестной конкуренции

«Справедливые цены представлены при прямых продажах: на сайтах авиакомпаний и в официальных кассах. При покупке билетов через агентства и других посредников цены могут отличаться. Любые заявления об «ожидаемом» резком росте цен на авиабилеты и попытки создания ажиотажного спроса на туристические и другие услуги будут рассмотрены ФАС на предмет недобросовестной конкуренции», — отмечают в ФАС. Ранее министр транспорта РФ Евгений Дитрих заявил, что его ведомство готовится представить новый комплекс мер, направленных на снижение стоимости авиабилетов, чтобы увеличить цены не превысило инфляцию.

#### Georgian Airways подаст иск против России в Европейский суд из-за запрета полетов

«Национальная авиакомпания Georgian Airways собирается подать иск в Европейский суд против министерства транспорта Российской Федерации на сумму \$25 млн за необоснованный запрет полетов в Россию. Формальной причиной запрета послужила претензия министерства транспорта РФ на то, что якобы Georgian Airways имеет задолженность перед российской авиационной компанией на сумму \$800 тысяч. Второй причиной послужило то, что якобы министерство транспорта РФ не удовлетворено программой авиационной безопасности Georgian Airways», — прокомментировал намерения грузинской стороны генеральный директор компании Роман Бокерия

#### Аэропорт имени Алексея Леонова в Кемерово откроет музей космонавта в новом терминале

«Планируем открыть музей, посвященный нашему земляку. У нас есть экспонаты, мы их разместим в новом пассажирском терминале», — рассказал директор аэропорта Виталий Кашин. Аэропорт располагает космическим костюмом Леонова, а также модулем спускаемого аппарата, который в настоящее время находится на аэровокзальной площадке, эти вещи будут перенесены в новый терминал. Кроме того, сам новый терминал будет оформлен в космическом стиле. Его планируется построить к марту 2021 года. Имя Алексея Леонова было приурочено аэропорту в декабре 2012 года по решению Совета народных депутатов Кемеровской области.

**В Международном аэропорту Красноярск состоялась экскурсия для маломобильных детей и их родителей из муниципального бюджетного учреждения социального обслуживания «Центр социальной помощи семье и детям «Октябрьский». Экскурсанты прошли путь от прибытия в аэропорт до момента транспортировки к самолету и узнали, как устроена система обслуживания пассажиров, которым необходимо чуткое внимание.**

Дети и родители прогулялись по общей зоне, узнали, как происходит регистрация на полет, познакомились с комнатами отдыха для инвалидов в главном холле и медицинском пункте, опробовали возможности специальных лифтов для маломобильных граждан. Также родители отметили удобство детских комнат на втором этаже и в стерильной зоне внутрироссийских вылетов.

«Многие из нас были здесь в первый раз в своей жизни! Ехали дети в волнении и предвкушении

## Пассажиры особого значения

В Международном аэропорту «Красноярск» прошла экскурсия для маломобильных детей и их родителей



увидеть столь значимый объект. Что первое нас обрадовало: просто и удобно подъехать, доступность для людей на колясках, нет ни бордюров, ни тяжелых дверей, мы прошли весь путь пассажиров от стойки регистрации до зоны прибытия. Все предусмотрено: зоны отдыха, лифты, места для маломобильных

граждан, и в целом для пассажиров! Работа аэропорта — это другой мир, это целая отдельная жизнь. Огромная благодарность и низкий поклон за труд, который для большинства не виден», — поделились своими впечатлениями родители.

По окончании экскурсии дети и родители вышли за пределы тер-

минала на перрон, узнали, как работает амбулифт — специальная машина для обеспечения удобной и безопасной посадки на борт самолета для людей с ограниченными возможностями и проехали на механизме по перрону.

— Быть комфортными и удобными для каждого пассажира, в том числе и для особых путешественников — это одна из важнейших задач аэропорта, — подвел итог визиту гостей генеральный директор Международного аэропорта «Красноярск» Андрей Метцлер. — Мы постоянно совершенствуемся в этом направлении, обучаем персонал, получаем обратную связь от пассажиров и пытаемся внедрить новые технологии в организацию нахождения и сопровождения маломобильных групп. Каждый пассажир тоже может это сделать, написав письмо с пожеланиями в приемную».

## БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

**ФАС объяснила рост стоимости авиабилетов выше инфляции большим спросом на перевозки**

Федеральная антимонопольная служба считает, что рост цен на авиабилеты, который по итогам 8 месяцев этого года несколько опережал уровень инфляции, связан с повышенным спросом на авиаперевозки. «По данным мониторинга за 8 месяцев, темп роста средних цен на авиабилеты эконом-класса по внутрироссийским направлениям составил 5,9 процента к аналогичному периоду 2018 года. Незначительное опережение темпов инфляции связано с ростом спроса», — говорится в сообщении регулятора. Так, на 8 процентов увеличилось количество перевезенных пассажиров и на 10 процентов вырос пассажирооборот. Материалы по данным фактам направлены в территориальные органы ФАС России.

**Аэрофлот второй год подряд стал победителем международной премии Business Traveller Awards**

Престижную награду в категории «Лучшая авиакомпания Восточной Европы» на церемонии в Лондоне вручил учредитель премии — британский журнал Business Traveller. Авторитетный журнал Business Traveller, учрежденный в Великобритании в 1976 году, сегодня — ведущий глобальный медиа-бренд в индустрии туризма. Он объединяет 14 печатных изданий и ряд интернет-порталов в разных регионах мира. Аудиторию журнала составляют взыскательные деловые путешественники, предпочитающие премиальный уровень сервиса вне зависимости от маршрута и целей поездки. Аэрофлот также — обладатель «пяти звезд» за пунктуальность полетов от британского агентства OAG.

**Маршрут Москва — Симферополь стал самым популярным внутренним направлением в России**

По данным портала Туту.ру, на направление Москва — Симферополь в этом году приходится 7 процентов всех проданных в России билетов. Перелет в обе стороны в среднем обходится в 11,5 тысячи рублей, что на 5 процентов дешевле, чем в прошлом году. Еще 1,6 процента всех проданных по стране билетов приходится на направление Санкт-Петербург — Симферополь. При этом перелеты в Симферополь стали вторым по популярности российским направлением после Москвы, по которому выполняются внутренние рейсы из северной столицы. Стоимость билетов из Санкт-Петербурга в Симферополь в этом году по сравнению с прошлым подешевела на 6 процентов.

**«Газпромнефть-Аэро» провела международный конкурс по авиационному топливообеспечению**

Компания «Газпромнефть-Аэро», группа по качеству авиатоплива IATA Fuel Quality Pool (IFQP) и международная The Joint Inspection Group (JIG) выступили организаторами II конкурса в области авиатопливообеспечения — Aviation Fuelling Challenge (AFC). Соревнования прошли в Белграде (Сербия). Официальными партнерами турнира выступили дочерняя компания «Газпром нефти» — NIS и авиасервисная компания JAT Tehnika, на площадке которой была организована практическая часть соревнований. Победителем AFC в командных соревнованиях стала команда «Газпромнефть-Аэро» (Россия), второе место — NIS (Сербия), третье место — команда CNAF (Китай).

**Лидер рынка делового туризма «Аэро клуб» отпраздновал 25-летие основания компании**

На торжественный вечер, посвященный юбилею компании, «Аэро клуб» пригласил не только клиентов, партнеров и сотрудников, но и представителей медиа, а также конкурентов. Более тысячи человек, которых объединяет индустрия делового туризма, собрались, чтобы отметить значимую дату, а также вспомнить, как изменилась отрасль за четверть века. Главной идеей мероприятия «Важная Дата / Data» стала трансформация, через которую прошла индустрия делового туризма и непосредственно «Аэро клуб» за 25 лет: от ручной выписки авиабилетов до активного использования технологий Big Data и внедрения искусственного интеллекта. Генеральный партнер мероприятия — «Аэрофлот».

**Почти семь с половиной миллионов пассажиров выбрали для путешествий «Уральские авиалинии»**

По итогам 9 месяцев «Уральские авиалинии» перевезли 7 402 383 пассажира (+6 процентов к показателям 2018 года). На внутренних воздушных линиях (ВВЛ) — 3 696 961 человека, на международных воздушных линиях (МВЛ) — 3 705 422 человека. Всего за этот период выполнено 48 405 рейсов (+2 процента к 2018 году), среди них ВВЛ — 24 968, МВЛ — 23 437 рейсов. Пассажирооборот вырос на 7 процентов и составил 17 888 506 тысяч пасс/км. В сентябре 2019 года услугами авиакомпании воспользовались 993 504 пассажира, что выше показателя 2018 года на 2 процента. Пассажирооборот за сентябрь составил 2 395 871 тысячи пасс/км. (+1 процент к показателю 2018 года).

**ФАС России направила предостережение совладельцу S7 Group Владиславу Филеву**

В его действиях ведомство усматривает попытку заключения соглашения между хозяйствующими субъектами-конкурентами, что может привести к разделу товарного рынка по территориальному принципу. «В связи с публичным заявлением в СМИ председателя совета директоров ЗАО «Группа компаний С7» о необходимости перестать конкурировать с ПАО «Аэрофлот» и разделить между компаниями дальнемагистральные и региональные направления ФАС России направила предостережение от совершения планируемых действий в связи с тем, что такое поведение может привести к нарушению антимонопольного законодательства», — говорится в заявлении ведомства.

# Послесловие к забастовке

## или Русский бунт — осмысленный и безнадежный

Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС), известный своим боевым духом и способностью успешно отстаивать права пилотов, сразу откликнулся от своих коллег из Шереметьевского профсоюза бортпроводников (ШПБ). Алый баннер «Внимание СМИ» появился 23 сентября на сайте ШПЛС, который объявил, что «не имеет никакого отношения к инициативе бортпроводников, не владеет информацией об их конкретных проблемах и никаких заявлений на этот счет от организации не последует». Ну, что ж, зато теперь летчики знают о проблемах экипажей пассажирской кабины, с кем годами работают бок о бок в рейсах, из сообщений в СМИ.

Справедливости ради скажем, что ничего экстраординарного в требованиях стюардесс не было. Всего лишь — соблюдение их права на равные для всех условия труда, индексацию зарплаты (последняя была в 2012 году), справедливое и заблаговременное планирование графика полетов и графика отпусков, а также уважительное отношение к рядовым сотрудникам со стороны руководящего состава. Скорее всего, именно последний пункт и привел к точке кипения.

Голодовку объявила Илона Борисова, руководитель ШПБ и бортпроводник с 19-летним стажем работы, теперь уже бывший, поскольку получила на руки приказ об увольнении (подробная хроника конфликта — в «ВТ» №40). Этот факт стал резонансным и привел к лавине откровенных рассказов ее коллег об условиях работы в авиакомпании, что, кстати, строгойше запрещено Уставом. «Пролетариат неба» — так называют себя бортпроводники — поведал миру невероятные истории.

Любое замечание инструктора или бригадира — путь в немиловость, в «черный список», штраф, лишение премий, невыгодные рейсы, короткие выходные. Бывшая сотрудница службы бортпроводников рассказала, как в одно совсем не прекрасное утро намертво заклинило замок входной двери в ее квартиру. Угроза опоздания на рейс заставила девушку выбраться на улицу с балкона второго этажа (!), попросить членов семьи сбросить ей чемодан и вызвать такси. Она успела вовремя. И даже осталась невредимой после этого опасного трюка. Хотя жизненной необходимости в нем не было. Дом не горел, в конце концов. Страх наказания оказался сильнее инстинкта самосохранения.



**Почти месяц шла «тихая забастовка» стюардесс «Аэрофлота». Авиаперевозчик уведомил общественность, что ничего такого не было. Активистов подвели под увольнение, чтоб другим неповадно было. Официальный повод — дисциплинарные взыскания и нарушения технологии работы в рейсе. На прошлой неделе последним аккордом протеста стали одиночные пикеты у входа в здание аэровокзала в Шереметьево, у офисов авиакомпании в Мелькисарово в Подмоскowie и на Арбате в Москве, у зданий Минтранса и Росавиации.**

Другой пример: люди по три года стоят в очереди, чтобы получить право... пользоваться личным шкафчиком для форменной одежды. Шкафчиков удручающе мало. Ну, не нашлось им места на 780 квадратных километрах территории Шереметьево, входящего в десятку самых крупных аэропортов Европы. Но ведь это так удобно — переодеться в идеально выглаженную униформу перед рейсом, а не ехать в ней через весь город общественным транспортом с пересадками. Кстати, пользоваться корпоративным автобусом авиакомпании, чтобы добраться в офис, стюардессам проблематично. Либо абонемент на месяц — либо добираться сами. Разовые поездки почему-то (??? — ред.) запрещены.

Пустяки, правда же? А ведь именно досадные мелочи снижают качество жизни, большую часть которой летный состав проводит в пути на работу или в самолете. Иногда в нем приходится даже спать, если стоянка недостаточно продолжительная, чтобы заселиться на отдых в гостинице.

Беседу с инструктором бортпроводники тайно пишут на диктофон (записи есть в распоряжении редакции). Речь идет о причине лишения премии. Первый вопрос руководителя — а не состоишь ли ты в мятежном профсоюзе? Премии — лояльным! Их разве не за работу дают? Получается, что нет.

Активисты протестуют открыто, сочувствующие — анонимно. У людей свои проблемы, ипотеки, кредиты. Аэрофлот остается одним из самых привлекательных работодателей России, его вакансии популярны, набор производится по конкурсу, очередь желающих не иссякает. Действующие сотрудники боятся потерять место или получить репутацию бунтовщика, «волчий билет», с которым ни одна российская авиакомпания на работу не примет. Однако многие вслед за пилотами уже присматриваются к предложениям иностранных авиаперевозчиков. В Китае зарплата бортпроводника — 180 тысяч рублей. Примерно столько же получают в начале карьеры в Emirates. Рекрутеры этой авиакомпании периодически проводят собеседования с российскими соискателями в Москве и в Санкт-Петербурге.

Борьба за свои права — удел непримиримых. Есть в ней отголоски легендарных, заведомо провальных, но все же состоявшихся акций, ставших впоследствии классическим примером личной отваги правозащитников. Речь, конечно же, о полувекковой давности акции «За вашу и нашу свободу».

Одиночный пикет Илоны Борисовой, как и следовало ожидать, закончился в местном отделении полиции. Ее задержали, провели обыск и личный допрос, составили протокол об административном нарушении,

передали дело в суд города Химки. Вещественное доказательство в деле — плакат с требованиями к администрации Аэрофлота улучшить условия работы.

С такими же плакатами встали на одиночные пикеты в других точках Москвы коллеги из независимых профсоюзов Метрополитена и Московского профсоюза работников общественного транспорта. Участники акции объяснили солидарность со стюардессами наличием похожих проблем. Выступая за трудовые права, лидеры этих организаций тоже испытывают недовольство и давление со стороны своих работодателей. Увольнение по «дисциплинарной» статье совсем не редкость в их рядах.

Будем объективны: протест одиночек — капля в море. Их голос потонул в новостях столичной жизни. Общественный резонанс минимален, несмотря на активное взаимодействие участников со средствами массовой информации. Хотя в эпоху цифрового вещания вести распространяются мгновенно: свою солидарность с пикетчиками выразили КПРФ, Рабочая революционная партия и даже коммунисты Франции, съезд которых проходил в те дни в Лионе.

Примерно в это же время случилась забастовка сотрудников British Airways. Более четырех тысяч пилотов ведущей авиакомпании Великобритании 9 и 10 сентября провели забастовку, в ходе которой было отменено более 2,3 тысячи рейсов, сообщило новостное агентство «Прайм».

Запланированную на 27 сентября повторную забастовку пилоты отменили и призвали авиакомпанию к возобновлению переговоров. Профсоюз пилотов британских авиакомпаний (British Airline Pilots Association, BALPA) объявил о решении придерживаться «ответственного подхода», чтобы избежать дальнейшей эскалации конфликта и «неоправимого ущерба для имиджа компании». British Airways предложила увеличить зарплату пилотов на 11,5 процентов в течение трех лет, однако профсоюз добивается более выгодных условий, сохраняя за собой право объявить новую дату забастовки.

Небо и земля по сравнению с нашими реалиями, не правда ли?

Тем ценнее способность человека добиваться справедливости, вопреки обстоятельствам и даже без особой надежды на успех. Действовать во благо других людей в ущерб собственному благополучию. Кажется, так толковые словари определяют понятие «благородство».

Соб. инф.



По словам проектировщиков, данная модификация самолёта является доведённой до уровня предсерийного образца, где отработаны все основные элементы конструкции крыла, оперения, двигательного отсека, что позволит в течение двух лет сертифицировать самолёт. Созданная проектировщиком технология позволяет начать серийное производство на небольших заводах со штатом 70-80 человек с уровнем производства 25-30 штук в год с 2019 - 2020 года.

Конечно, учитывая потребность в этом самолёте, это капля в море. Но, напомним, речь идёт об одном небольшом заводе. Для обеспечения потребности только сегмента местной авиации мощности одного производственного предприятия будет мало. Но даже У-2 (По-2) во время войны и после строился на нескольких авиазаводах (а до войны – только в Ленинграде).

«Байкал» уже было решено в 2021 году запустить в серийное производство, местом которого выбран авиазавод в Улан-Удэ (этим и объясняется название самолёта – место производства находится вблизи Байкала). Кажется бы, проблема местной авиации решена, но...

Министерство промышленности и торговли России разместило на портале государственных закупок заявку на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию легкого самолета. Согласно материалам закупки, на разработку планируется потратить более 1,2 миллиарда рублей. Победителем открытого конкурса Минпромторга на разработку легкого многоцелевого самолета на замену Ан-2 стал Уральский завод гражданской авиации (УЗГА).

28 августа главный конструктор УЗГА по самолетостроению Вадим Демин рассказал, что на предприятии предложено создать девятиместный моноплан на замену Ан-2. Самолет должен иметь максимальную взлетную массу 4800 кг, что в полтора раза меньше, чем у ТВС-2ДТС (7400 кг). Это соответствует нормам АП-23, которые устанавливают ограничения по весу для легких одномоторных самолетов в 5700 кг.

Доводы представляются мало-

# Страсти по «Кукурузнику»

## Назначенный преемником Ан-2 сибиряк — «Байкал» лишен этого статуса. Осталось понять, в чью пользу?



трудностей в эксплуатации Ан-2 состоит в немалой степени и в этом. Бензин того сорта, что потребен для двигателя самолёта Ан-2 (АШ-62ИР), производился только на нефтеперерабатывающем заводе в Грозном, а сегодня и вовсе нигде не производится. Это обстоятельство заведомо станет причиной того, что эксплуатация такого самолёта дешёвой не будет.

На каких бы маршрутах ни специализировался перевозчик, дальность полёта – существенный аргумент. Напомним, что для участия в авиасалоне МАКС-2017 ТВС-2ДТС преодолел путь из Новосибирска до Москвы без посадок. С полной коммерческой загрузкой, конечно, дальность его полёта станет меньше, но всё равно она будет достаточной, чтобы безопасно эксплуатироваться на Крайнем Севере и в Дальневосточном регионе при имеющихся в них расстояниях между городами, сёлами и деревнями. Важным показателем является и высота полёта, которая у ТВС-2ДТС составляет не менее 7000 метров. При такой высоте самолёт по сравнению с классическим Ан-2 будет намного меньше зависеть от погоды, которая в северных и дальневосточных регионах зачастую не балует.

много, ни мало – целых 68 копеек.

Каковы были истинные цели этого конкурса и почему после вмешательства ФАС Минпромторг так легко сдался, мы не знаем и вряд ли когда-нибудь узнаем. Остаётся непонятным и то, почему после отмены результатов конкурса решение о начале серийного производства самолёта «Байкал» не вступило в силу вновь. Да и сам конкурс больше напоминает ловлю рыбы в мутной воде. Объявлен победитель, но предмет победы остаётся незримым. Он есть на бумаге (на жёстком диске, флэшке и т.п.), но его нет в металле. Даже в виде примитивной модели.

При этом можно назвать немалое количество фирм, у которых по данному проекту дела пошли существенно дальше. Одна из них была представлена на прошедшем авиасалоне МАКС-2019 и упоминалась в репортаже о нём в нашей газете: это действующая в Ейске компания «Технорегион», представившая в экспозиции авиасалона самолёт-моноплан ТР-401 с турбовинтовым двигателем. Правда, новая продукция «Технорегиона» представляет собой «перелицованный» Ан-2, превращённый из моноплана в биплан.

заявку? Ответов на эти вопросы в Минпромторге не получить. Тема преемника «кукурузника» там табуирована.

Но и это еще не все. Мы рассматривали проекты одномоторных самолётов, однако в условиях конкурса не говорилось, что он должен быть именно таким. Следовательно, и еще один наш старый знакомый – «Рысачок» также имел все основания попытаться в нём счастья. Работы по этому проекту ещё в 2016 году были свёрнуты из-за отсутствия финансирования и... потребности в этом самолёте. Хотя «Благослови!» его производство лично Президент России Владимир Путин, управлявший самолетом на месте второго пилота!

До чего любят наши чиновники эту формулировку: отсутствие потребности. Можно подумать, ее можно ощутить в кресле столичного чиновника. А если говорить точнее – отсутствуют инструменты, чтобы удовлетворить потребность населения в авиатранспорте. А потребность никуда не денется и возрастёт ещё больше, когда последний Ан-2 будет «сдан в металлолом».

К проектам, разработанным ещё в прошлом веке, следует добавить также двухдвигательный самолёт-низкоплан, разработанный специалистами фирмы имени В.М. Мясникова М-201 «Сокол». М-201 рассчитан на перевозку до 10 (в варианте бизнес-класса – 4-6) пассажиров при экипаже 1-2 человека. Силовая установка «Сокола» состоит из двух ТВД М-601F по 760 лошадиных сил каждый. В 2001 году мог быть построен опытный образец. Сегодня сведений о состоянии проекта нет, но на одной из конференций «Среднемагистральная и региональная авиация», которая проводится в конференц-зале отеля «Красные холмы» (проводит компания Atsspro, ранее – «Экспотех») в одном из докладов данный проект был представлен как перспективный.

Возможно, названные проекты самолётов рассматриваемого класса в России не являются единственными. На предстоящих в будущем году крупных авиационных выставках, таких как «АКТО» и «Гидроавиасалон» будут представлены и другие. Дело останется за тем, чтобы объективно оценить их достоинства и выбрать хотя бы один, но не мешают и больше.

Самолёты строить надо, а заниматься сегодня интригами с конкурсами может выйти себе дороже. Не ровен час, Владимир Владимирович полюбывает: как там наш «Рысачок» поживает? Кого в Минпромторге, в Правительстве уполномочат бубнить ему про «отсутствие потребности»?

Пётр КРАПОШИН

### КУРЬЕР АВИАПРОМА

#### Проектная сессия ПАО «ОДК» обсудила правовые аспекты развития российского двигателя

В самарском ПАО «Кузнецов» прошла первая стратегическая проектная сессия правового департамента ОДК. В мероприятии приняли участие более 30 сотрудников холдинга из 15 предприятий контура управления АО и филиалов, представители дочернего ИТ-предприятия ГК «Ростех» — «РТ-ИНФОРМ», отвечающего за внедрение автоматизированной системы управления финансовой и закупочной деятельностью (АС ФЗД), а также ООО «ДокЛаб» — ведущего разработчика программного обеспечения для работы с документами. В данный момент на стадии эксплуатации находится проект по созданию электронного каталога единых типовых форм договоров АО «ОДК».

#### НАЗ им. В.П. Чкалова передал Минобороны новые истребители-бомбардировщики Су-34

«Выполнение обязательств перед Минобороны России — одна из ключевых задач ОАК. Серийное производство и поставки новейших авиационных комплексов — это не только наш вклад в укрепление ВКС России, но и обеспечение загрузки высокотехнологичных предприятий корпорации», — отметил генеральный директор ПАО «ОАК», вице-президент ООО «СоюзМаш России» Юрий Слюсарь. По информации пресс-службы, самолеты будут эксплуатироваться в составе авиаполка в Челябинской области. Су-34 предназначен для поражения наземных, надводных и воздушных целей, объектов инфраструктуры, прикрытых средствами ПВО, а также для выполнения разведки.

#### «Ростех» создает в УМПО «цифровую фабрику» для производства авиационных двигателей ПД-14

Объединенная двигателестроительная корпорация, входящая в Государственную корпорацию «Ростех», приступила к созданию единой цифровой среды для производства узлов авиационного двигателя ПД-14, которым будет оснащаться перспективный авиалайнер МС-21. Цифровизация производства позволит повысить производительность труда при производстве ПД-14 более чем на 15 процентов. Система позволит оптимизировать сроки создания продукта, сократить потери от брака, ускорить производственно-коммерческий цикл. Проект будет реализован на базе 20 цехов уфимского ПАО «ОДК-УМПО», участвующих в производстве ПД-14.

#### На предприятии «Авиаагрегат» до конца года обновят станочный парк на 400 млн рублей

На самарском предприятии «Авиаагрегат» до конца года введут в эксплуатацию 11 станков, приобретенных в рамках госпрограммы развития ОПК, на сумму свыше 400 млн рублей. Комплекс приобретенного оборудования включает пять вертикально-фрезерных обрабатывающих центров с ЧПУ, один прецизионный токарно-винторезный с УЦИ, один универсальный круглошлифовальный с ЧПУ, один горизонтальный хонинговальный с ЧПУ, два горизонтально-расточных станка с ЧПУ и один винтовой компрессор. В настоящее время ведутся монтажные и пуско-наладочные работы оборудования. К концу текущего года оно будет полностью введено в эксплуатацию.

#### Работник самарского предприятия ОДК победил в конкурсе «ТОП 100 лучших инженеров России»

Начальник бюро обеспечения носителями программ самарского ПАО «Кузнецов» Илья Фролов занял первое место во Всероссийском конкурсе «ТОП 100 лучших инженеров России» в номинации «Обработка (САМ)» в категории «Специалист». В конкурсе лучших инженеров России Илья Фролов участвовал второй раз и повторил успех прошлого года, вновь заняв первое место. Проект обработки детали из круглого прутка был реализован на высоком уровне. В конкурсе участвовали порядка 90 специалистов со всей страны. Проект Ильи Фролова получил 85 баллов из 100 возможных, отрыв от соперников составил 2-3 балла. Конкурс проходит в режиме реального времени на единой технологической площадке.

#### Холдинг «Росэлектроника» займется реализацией национальных проектов в Саратовской области

Соответствующее соглашение подписали гендиректор «Росэлектроника» Александр Борисов и вице-губернатор, председатель правительства Саратовской области Александр Стрелюхин. «Росэлектроника» предложит региону свои компетенции и разработки для оснащения ситуационных центров, создания систем фотовидеофиксации нарушений ПДД, систем интеллектуального видеонаблюдения в общественных местах. Цифровые системы управления энергоресурсами и интеллектуальные приборы учета «Росэлектроника» могут быть использованы в городском управлении и жилищно-коммунальном хозяйстве для оптимизации потребления электроэнергии.

#### Около 100 работников «Авиастар-СП» приняли участие в «Дне донора авиационной отрасли»

10 октября на ульяновском самолетостроительном предприятии АО «Авиастар-СП» (входит в Дивизион транспортной авиации ОАК) прошел традиционный День донора. Он проводился по инициативе Объединенной авиационной корпорации при поддержке Союза машиностроителей России. В благотворительной акции приняли участие около 100 работников завода. В результате сданы десятки литров крови и её компонентов, которая, при необходимости, может быть использована для помощи больным людям, а возможно и спасет чью-то жизнь. Выездная бригада Ульяновской станции переливания крови работала прямо в заводском здравпункте.



убедительными. И дело не только в том, что предлагаемый специалистами УЗГА самолёт сегодня является журавлём в небе, в то время как есть синица в руках – ТВС-2ДТС «Байкал». Будем условно считать, что самолёт уже существует. Но его максимальная взлётная масса — это всё, что мы про него знаем. При этом мы не знаем, сможет ли он при данном значении взлётной массы обладать заданной пассажироместимостью.

Ничего не сказано о схеме самолёта (моноплан или биплан), о двигателе (поршневой или турбовинтовой), ни о лётно-технических характеристиках, из которых важнейшими являются дальность и высота полёта. Разновидность двигателя важна уже в силу того, что в отличие от керосина авиационный бензин найти непросто. Причина

Страсти по «Кукурузнику» приняла неожиданный оборот: в начале сентября стало известно, что Минпромторг РФ отменил результаты конкурса по определению разработчика легкого многоцелевого самолета на замену Ан-2. Об этом свидетельствует извещение об отмене протокола подведения итогов конкурса, опубликованное на сайте госзакупок. Указывается, что основание для отмены стало предписание контролирующего органа — Федеральной антимонопольной службы (ФАС).

Соответствующую жалобу подало ООО «Байкал-Инжиниринг». Компания утверждает, что подала заявку на конкурс, объявленный Минпромторгом, однако та была возвращена, поскольку Сбербанк не перечислил специально открытый счет, необходимый для участия в конкурсе, необходимую сумму с других счетов ООО. А это ни

уместно вспомнить и о тех проектах, что были реализованы ранее. Например, хорошо знакомый нашим читателям проект Т-101 «Грач», созданный авиаконструктором Владимиром Груниным. Работы по этому самолёту начались в 1992 году, а в 1994 году он уже совершил первый полёт. Для его создания отправной точкой также стал Ан-2, от которого был позаимствован фюзеляж. При взлётной массе в 5250 килограмм, которая соответствует заявленным выше требованиям, самолёт способен взять на борт 15 пассажиров. При крейсерской скорости 250 километров в час его практическая дальность полёта составляет 3000 километров.

Да, такой самолёт непременно победил бы на нынешнем конкурсе. Но участвовал ли он в нём? Знали ли разработчики о конкурсе и если знали, пытались ли подать

# Только в единстве – наша сила

XII Съезд Федерального профсоюза авиадиспетчеров России подтвердил неизбежность курса на социальное партнерство

В Москве состоялся очередной 12-й Съезд Федерального профсоюза авиационных диспетчеров России. В работе Съезда приняли участие 162 делегата от первичных профсоюзных организаций ФПАД России, представляющих все регионы России, а также гости, среди которых представители братских профсоюзов Борис Кравченко (КТР), Игорь Ковальчук (КТР и РПСМ), Алексей Южаков (ПАРРис России), Мирослав Бойчук (ПЛС России), Игорь Дельдюжов (ШПЛС). Перед делегатами выступили Зам. руководителя Росавиации Дмитрий Ядров, Генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения в РФ» Игорь Моисеенко, представители Минтранса РФ, Ространснадзора, Института Аэронавигации и НПФ «Авиаполис».

Съезд заслушал Отчет Исполнительного Комитета ФПАД России за период с ноября 2015 года по сентябрь 2019 года, а также Отчет Контрольно-ревизионной Комиссии ФПАД России за указанный период. Съезд избрал новый состав руководящих ор-

ганов Федерального профсоюза авиадиспетчеров. Президентом ФПАД России в очередной раз избран Сергей Ковалев, вице-президентами ФПАД России избраны Александр Михолап (Благовещенск), Николай Павлющенко (Нижевартовск), Андрей Курушин (Москва), Андрей Сильченко (Улан-Удэ), Константин Киселев (Калининград), Константин Субботин (Красноярск). Председателем Центрального Совета ФПАД России избран Андрей Родькин (Абакан). Съезд избрал Президиум ЦС ФПАД России и Контрольно-ревизионную Комиссию.

Обсуждены и утверждены направления деятельности ФПАД России на очередной период, приняты важные резолюции, в т.ч., по защите пенсионных прав льготных категорий работников, по деятельности НПФ «Авиаполис», о недопустимости введения поправок в КоАП РФ, предусматривающих штрафы для диспетчеров УВД за выполнение технологии и др.

По результатам работы 12-й Съезд ФПАД России принял соответствующее Постановление.



## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

### XII Съезда Федерального профсоюза авиационных диспетчеров России



Всего организаций ФПАД России — 131 (2/3 от 131 составляет 88 организаций).

Избрано 166 делегатов от 113 организаций.

Участие приняли 162 делегата от 111 членских организаций ФПАД России.

1. Принять к сведению отчет о работе ИК ФПАД России за период с ноября 2015 года по сентябрь 2019 года;

1.1. Признать работу ИК ФПАД России удовлетворительной.

2. Утвердить Акты проверки Контрольно-Ревизионной комиссии ФПАД России за период с 01.10.2018 по 15.09.2019 г. и с 01.10.2015 по 15.09.2019 г.;

2.1. Утвердить смету расходов ФПАД России на 2020г.;

3. Принять к сведению выступления и информацию:

— Президента Конфедерации труда России Б.И. Кравченко;

— Заместителя руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Д.В. Ядрова;

— Генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» И.Н. Моисеенко;

— Заместителя руководителя департамента гражданской авиации Министерства транспорта РФ Б.Ю. Алякритского.

— Президента ПЛС России М.Ю. Бойчука

— Председателя ПАРРис России А.Ю. Южакова

4. Избрать Президентом ФПАД России Ковалева Сергея Анатольевича.

4.1. Утвердить количественный состав Вице-президентов 6 человек.

— Киселева Константина Вячеславовича (Калининград);

— Курушина Андрея Анатольевича (Москва);

— Михолап Александра Константиновича (Благовещенск);

— Павлющенко Николая Николаевича (Нижевартовск);

— Субботина Константина Михайловича (Красноярск);

— Сильченко Андрея Владимировича (Улан-Удэ);

4.3. Избрать Исполнительный Комитет ФПАД России в составе:

— Ковалев Сергей Анатольевич (Москва);

— Киселев Константин Вячеславович (Калининград);

— Курушин Андрей Анатольевич (Москва);

— Михолап Александр Константинович (Благовещенск);

— Павлющенко Николай Николаевич (Нижевартовск);

— Сильченко Андрей Владимирович (Улан-Удэ);

— Субботин Константин Михайлович (Красноярск);

5. Избрать Председателем Центрального Совета ФПАД России Родькина Андрея Владимировича.

6. Избрать Президиум Центрального Совета ФПАД России:

— Киселев Константин Вячеславович (Калининград);

— Княжев Денис Сергеевич (Сыктывкар);

— Ковалев Сергей Анатольевич (Москва);

— Курушин Андрей Анатольевич (Москва);

— Лепустин Сергей Вадимович (Новосибирск);

— Лотоцкий Игорь Иванович (Магнитогорск);

— Мальянов Юрий Михайлович (Ростов – на – Дону);

— Мельгунов Евгений Юрьевич (Иркутск);

— Михолап Александр Константинович (Благовещенск);

— Павлющенко Николай Николаевич (Нижевартовск).

— Родькин Андрей Владимирович (Абакан);

— Саримов Ягфар Зуфарович (Бугульма);

— Сильченко Андрей Владимирович (Улан-Удэ).

— Слепцов Александрович (Якутск);

— Субботин Константин Михайлович (Красноярск);

— Уразметов Урал Миннисламович (Уфа);

— Швецов Юрий Владимирович (Котлас);

7. Избрать Контрольно-ревизионную комиссию ФПАД России в следующем составе:

— Беляков Юрий Николаевич (Саратов);

— Костенко Александр Владимирович (Нижевартовск);

— Фарисей Юрий Леонтьевич (Ростов-на-Дону).

7.1. Избрать председателем Контрольно-Ревизионной комиссии ФПАД России Белякова Юрия Николаевича.

8. Утвердить «Порядок проведения собраний и конференций, заседаний коллегиальных выборных руководящих и исполнительных органов ФПАД России».

9. Продолжить работу с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» по:

— заключению единого коллективного договора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

— по дополнительному пенсионному обеспечению через НПФ «Авиаполис» работников, увольняющихся на пенсию, в т.ч. по увеличению размера корпоративной пенсии, увеличению размера пенсии по индивидуальным договорам;

— по совершенствованию условий коллективных договоров филиалов и локальных актов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» по расчету стажа работы, по оплате за секретность, по предоставлению санаторно-курортного лечения, в т.ч. пенсионерам, по льготному проезду, включая проезд работников из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностям;

— по внесению изменений в КД в части установления для диспетчеров ГОПВД, ИВП и т.п. доплаты 12 процентов за особый характер и 14 календарных дней дополнительный отпуск;

— по созданию дополнительных условий привлекательности для трудоустройства работников в подразделения предприятия, где существует нехватка персонала УВД и ЭРТОС.

10. Предложить Минтрансу России и Федеральному агентству воздушного транспорта:

— Продолжить работу, с целью утверждения нормативного правового акта, регулирующего правила установления норм численности персонала ОВД.

— Сохранить действие нормативно-правовых актов, являющихся актуальными, применяющимися в настоящее время и регулирующими деятельность транспорта, в т.ч. авиации, организации воздушного движения, а также вопросы социального значения для работников и пенсионеров;

— Отказаться от инициативы по принятию поправок в КоАП РФ, устанавливающей административную ответственность для диспетчеров УВД в виде штрафов за нарушение технологии работы и ФАП ОрВД;

— Сохранить деятельность НПФ «Авиаполис», продолжить развитие, направленное на улучшение дополнительного пенсионного обеспечения для работников ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» через НПФ «Авиаполис»;

— Обеспечить оперативность рассмотрения проектов договоров, направляемых ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на согласование в Росавиацию, исключить надуманные и необоснованные отказы в согласовании договоров, особенно, имеющих социальную направленность во исполнение коллективных договоров, исключить волокиту и бюрократизм;

— Оказать поддержку в решении вопроса по обеспечению профессиональной подготовки диспетчеров УВД, не имеющих дипломов, но имеющих первоначальную подготовку в соответствии с действовавшими ранее программами подготовки диспетчеров УВД на краткосрочных курсах.

11. Утвердить резолюции 12-го Съезда ФПАД России:

— О пенсионной политике в РФ;

— О ситуации вокруг НПФ «Авиаполис»;

— Об изменениях в КоАП РФ;

— О деятельности Росавиации.

12. Отказать О.В. Егорову в удовлетворении апелляции к Съезду ФПАД России об отмене Постановления Президиума Центрального Совета ФПАД России от 03.09.2019 г. об исключении Байкальской территориальной организации ФПАД России из Реестра территориальных организаций ФПАД России.

Отказать О.В.Егорову в удовлетворении апелляции к Съезду ФПАД России об отмене Постановления Президиума Центрального Совета ФПАД России от 03.09.2019г. об исключении Киренской первичной профсоюзной организации ФПАД России из Реестра первичных профсоюзных организаций ФПАД России.

13. Подтвердить Решения, принятые общим собранием Иркутской ППО ФПАД России от 15 августа 2019 года.

14. Поручить ИК ФПАД России направить резолюции 12-го Съезда ФПАД России Минтрансу России, в Правительство РФ и другие заинтересованные органы власти.

15. С целью обеспечения учетной политики ФПАД России и оказания целевой помощи членам профсоюза, установить для членов ФПАД России, являющихся неработающими пенсионерами, сохраняющими связь с первичными профсоюзными организациями, в которых они состоят на учете, размер членских взносов до 100 рублей в месяц.

15.1. Оплату членских профсоюзных взносов неработающим пенсионерам производить на счет ППО работников ОрВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» ФПАД России.

15.2. Поручить Профсоюзному комитету ППО работников ОрВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» ФПАД России обеспечить постановку на учет членов ФПАД России, являющихся неработающими пенсионерами, по их заявлениям.

15.3. Поручить председателям ППО ФПАД России, довести информацию членам ФПАД России, являющимся неработающими пенсионерами, а также готовящимся к выходу на пенсию о порядке реализации п.15.

**С.А. Ковалев Президент ФПАД России**  
**Е.А. Ливенцова Секретарь 12-го Съезда ФПАД России**

3 октября 2019 года г. Москва



# РЕЗОЛЮЦИЯ

## XII Съезда Федерального профсоюза авиационных диспетчеров России

### «Об изменениях в КоАП Российской Федерации»

За несколько предшествующих лет различными органами исполнительной власти периодически инициировались изменения в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации в части возложения ответственности на лиц, осуществляющих обслуживание воздушного движения.

Очередная попытка предпринимается Министерством транспорта РФ, которое, в рамках разработки нового Кодекса, предлагает введение такой ответственности за нарушение правил организации воздушного движения в виде административного штрафа в размере от семидесяти до ста тысяч рублей.

Съезд ФПАД России считает введение любых административных санкций в отношении лиц, осуществляющих обслуживание воздушного движения, недопустимым.

Введение административной ответственности в отношении работников за действия, связанные с исполнением ими своей трудовой функции, противоречит основам правовой системы Российской Федерации, не допускающим регулирование трудовых отношений публично-правовым способом.

Трудовой кодекс РФ предполагает, что работник, допустивший нарушение трудовой дисциплины, в т.ч. неисполнение своих должностных обязанностей, к числу которых относится и выполнение требований воздушного законодательства при осуществлении ОВД, может быть привлечен к дисциплинарной ответственности, вплоть до увольнения.

При этом, авиадиспетчер не должен привлекаться дополнительно к административ-

ной ответственности, за ненадлежащее исполнение своих трудовых обязанностей, поскольку такая возможность не предусмотрена Трудовым кодексом РФ.

Кроме этого, введение административной ответственности диспетчеров УВД за действия при осуществлении ими своих трудовых обязанностей по ОВД, будет нарушать международные обязательства РФ.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) требует от Российской Федерации и других заинтересованных государств обеспечить объективную и беспристрастную процедуру расследования в соответствии с общепринятыми нормами. Расследование авиационных происшествий и инцидентов может быть эффективным только в том случае, если будет подчинено принятому в мировом авиационном сообществе принципу «Just Culture»: когда сообщая о деталях происшествий и инцидентов, летчики и диспетчеры уверены, что эта информация будет использована с единственной целью – обеспечить безопасность на транспорте, а не найти стрелочника и свалить вину на кого-то.

На 37-й Ассамблее ИКАО, которая состоялась в 2010 году, Россия была в числе 170 стран, заявивших о намерении внедрить принцип «Just Culture» у себя в авиации. При условии, что ошибочные действия диспетчеров УВД не носят преднамеренного характера, работники, в таком случае, не должны нести публично-правовой или уголовно-правовой ответственности.

Введение административной ответственности для диспетчеров УВД за действия по об-

служиванию воздушного движения, которые могут субъективно оцениваться, будет способствовать созданию нездоровой психологической атмосферы.

В случае принятия предлагаемых поправок, по причине карательных мер к персоналу УВД (размер штрафа зачастую равен или превышает месячную заработную плату авиадиспетчера), возникнут проблемы с прогнозируемым оттоком квалифицированных специалистов.

В настоящее время имеется проблема укомплектованности авиакомпаний летным составом, к ней добавится проблема нехватки диспетчеров УВД. И все это в период роста авиационных перевозок.

Предлагаемые поправки фактически приведут к коллапсу всей системы ЕС ОрВД из-за отсутствия необходимого количества специалистов, а так же увеличению случаев авиационных инцидентов.

Съезд ФПАД России обращается к Президенту России, Правительству России, в Министерство транспорта РФ и Росавиацию с требованием не допустить принятия данной нормы.

Исполнительному комитету ФПАД России Довести данную информацию до международных организаций, в т.ч. ИКАО, ИФАТКА и МФТ.

В целях противодействия принятию указанных изменений КоАП РФ, использовать любые законные методы, включая коллективные действия в виде публичных акций (пикеты, митинги, шествия) и иных методов.

Обратится в средства массовой информации с разъяснением последствий принятия подобных нововведений, как для авиационной отрасли, так и общества в целом.

При этом, руководство Росавиации, преднамеренно или нет, но поставило стороны социального партнерства, подписавшие коллективные договоры в 16-ти филиалах ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в условия развития коллективных трудовых споров, в связи с нарушением условий коллективных договоров, видимо, полагаясь на наличие запрета на проведение забастовок авиадиспетчерам.

В связи с изложенным, Съезд ФПАД России заявляет, что деятельность НПФ «Авиаполис» является приоритетным направлением в работе профсоюза.

Съезд ФПАД России требует от руководителя Федерального агентства воздушного транспорта принять срочные меры для обеспечения финансирования и полноценного восстановления деятельности НПФ «Авиаполис».

В случае продолжения действий Росавиации, направленных на блокирование нормальной деятельности НПФ «Авиаполис», Съезд ФПАД России объявляет о подготовке общероссийских коллективных действий под лозунгом «Руки прочь от наших пенсий!» с требованием к Правительству и Президенту России отправить в отставку руководство Росавиации.

Решение о повышении пенсионного возраста является обратимым. Пример зарубежных стран, таких как Италия и Польша, показывает, что пенсионный возраст может снижаться, и мы будем добиваться такого же развития и в России.

Форсированно принятая пенсионная «реформа» не будет последней атакой на социальные и трудовые права россиян. Пенсии льготных категорий работников продолжают находиться в «зоне риска». Совершенно очевидно, что Правительство не оставит попыток, тем или иным способом, подвергнуть ревизию действующие правила выхода на пенсию льготников. Возможно, следующая атака будет направлена на уменьшение числа льготных категорий работников, через изменения требований Специальной оценки условий труда.

Очевидно, что только активные действия смогут остановить это наступление на жизненные интересы трудящихся. Любые попытки дальнейшего снижения пенсионных гарантий граждан России, а также людей, работающих во вредных условиях труда, в т.ч. занятых на работах по управлению воздушным движением, будут встречать крайне негативную реакцию со стороны профсоюза. Необходимо быть готовым показать власти нашу решительность в защите собственных прав и интересов. Только общими усилиями мы сможем добиться успеха.

### «О ситуации вокруг НПФ «Авиаполис»

Съезд ФПАД России выражает серьезную обеспокоенность в связи с ситуацией, складывающейся вокруг НПФ «Авиаполис».

Работа Фонда является неотъемлемой частью социального пакета работников ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», дает работникам уверенность в завтрашнем дне и обеспечивает социальную стабильность в коллективе.

Социальная программа Предприятия, включающая в себя дополнительное пенсионное обеспечение работников, увольняющихся на пенсию, полностью соответствует концепции, заявленной Правительством РФ и Президентом РФ, о развитии негосударственной пенсионной системы, где используются средства организаций и работников.

За время своей деятельности Фонд привлек значительные средства работников, которые уже уволились на пенсию или имеют такое намерение в дальней перспективе. Работники ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» удовлетворены действующей социальной программой.

Основные положения о финансировании НПФ «Авиаполис» закреплены в его учредитель-

ных документах, а также коллективных договорах филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Вместе с тем, руководство Росавиации на протяжении длительного времени, под различными надуманными предлогами чинит препятствия в согласовании программы деятельности Предприятия, в части финансирования НПФ «Авиаполис», что привело, в настоящее время, к образованию организационных проблем и задержкам в исполнении обязательств перед пенсионерами.

К настоящей форму времени программа деятельности ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в части финансирования Фонда, руководством Росавиации не утверждена.

Подобные действия руководства Росавиации дестабилизируют деятельность ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», поскольку предприятие обеспечивает стабильные социальные программы для работников, в т.ч. дополнительное пенсионное обеспечение, с целью привлечения молодых специалистов, а также закрепления квалифицированных кадров для организации воздушного движения.

### «О пенсионной политике в Российской Федерации»

В конце мая 2018 года власти страны, проигнорировав многочисленные собственные обещания, протесты профсоюзов и мнение большинства российского общества, внесли закон о повышении возраста выхода на пенсию на пять лет. Расчет был на период отпусков и отвлеченность трудового населения Чемпионатом мира по футболу.

Федеральный профсоюз авиационных диспетчеров России принимал самое активное участие в мероприятиях, организованных Конфедерацией труда России, направленных против принятия нового пенсионного законодательства.

Только благодаря всеобщим усилиям, удалось отстоять пенсионные права отдельных категорий работников, в том числе работающих во вредных условиях труда, а также не допустить повышение возраста выхода на пенсию женщин на 8 лет, как изначально предполагалось в правительственном законопроекте.

Несмотря на единую позицию российского общества, закон о повышении пенсионного возраста был принят и вступил в силу.

Основной причиной дефицита Пенсионного фонда является высокая доля теневой занятости (свыше 2,5 триллионов рублей ежегодно выпадающих доходов) и низкая заработная плата в официальном сегменте экономики, вследствие которой отчисления с

зарплаты 70% работников России недостаточны для получения даже минимальной пенсии;

Идеологическая концепция, в соответствии с которой индексация пенсий возможна лишь при сокращении числа пенсионеров, предполагает дальнейшее повышение пенсионного возраста и фактическую отмену права на пенсии, что подтверждается докладом Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС) о втором этапе повышения пенсионного возраста после 2028 года;

Повышение возраста выхода работников на пенсию выталкивает на рынок труда дополнительную семь миллионов человек, для которых нет рабочих мест, что означает исключительно рост безработицы, снижение реальных зарплат и увеличение бедности;

Современная экономика не имеет никаких предпосылок для дальнейшего увеличения возраста выхода на пенсию. Напротив, в условиях развития технологий и уменьшения роли труда как вынужденной необходимости, число рабочих мест в индустрии и коммерческой сфере услуг сокращается и будет далее сокращаться, поэтому необходимо снижать пенсионный возраст и расценивать пенсию как форму базового основного дохода.

### НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

#### Интенсивность полетов по внутренним трассам России за 9 месяцев увеличилась на 9,2 процента

В сентябре на внутренних воздушных трассах российские авиадиспетчеры обслужили 93,3 тысячи полетов, увеличив этот показатель относительно прошлого года на 13,4 процента. Это составляет более половины от всех полетов, обслуженных в сентябре 2019 года в верхнем воздушном пространстве страны – 175,2 тысячи полетов (+7,3 процента). Как сообщает Росавиация, на международных авиалиниях обслужено более 82 тысячи полетов, включая 27 тысяч транзитных. Всего за январь-сентябрь 2019 года российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 1,39 млн полетов, увеличив показатель относительно того же периода прошлого года на 9,2 процента.

#### ФГУП «ГК по ОрВД» и ассоциация «Аэронет» подписали на МАКСе соглашение о партнерстве

Согласно документу, Госкорпорация и Ассоциация совместно разрабатывают и утверждают протокол информационного взаимодействия (API) между системой учета данных беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, введенных в РФ или произведенных в РФ и системой Аэронет. С 2016 года ассоциация организовала собственный учет беспилотников. Ей зарегистрировано более 3500 владельцев БВС и более 5000 БВС. Получение доступа к этой базе данных упростило ГК ОрВД решение задачи по организации воздушного движения беспилотных и пилотируемых воздушных судов в едином воздушном пространстве.

#### По итогам августа пассажиропоток аэропортов московского авиаузла вырос на 5,4 процента

Пассажиропоток аэропортов Московского авиационного узла (МАУ) в августе 2019 года увеличился на 5,4 процента до 11 011 296 человек, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Так, по данным Росавиации, столичный аэропорт «Шереметьево» в августе текущего года обслужил 5 216 328 пассажиров (рост на 10,8 процента), «Домодедово» — 3 159 854 человека (снижение на 4,4 процента), «Внуково» — 2 635 114 человек (рост на 8 процентов). Международные перевозки в аэропортах МАУ в августе увеличились на 8,4 процента — до 5 559 643 человека. Внутренние авиаперевозки в аэропортах МАУ в мае составили 5 451 653 пассажира (рост на 2,5 процента).

#### НПО «Алмаз» создаст Египту центр сервисного обслуживания радаров гражданской авиации

Российское ПАО «НПО Алмаз» и Арабская организация индустриализации (АОИ) подписали меморандум об организации сервисного центра в Египте. Новый сервисный центр будет использоваться АРЕ для техобслуживания радиолокационных систем организации воздушного движения. НПО «Алмаз» им. А.А. Расплетина (входит в концерн ВКО «Алмаз-Антей») занимается разработкой новейших зенитных ракетных систем противовоздушной, противоракетной и воздушно-космической обороны. Продукция предприятия стоит на вооружении более чем в 30 странах. Предприятие производит продукцию более чем на 73 млрд рублей в год. На производстве работают более 11 тысяч человек.

#### ГК по ОрВД займется обслуживанием воздушного движения в Курской области с начала 2020 года

«Первый заместитель губернатора Курской области Станислав Набоко дал поручение разработать специальную дорожную карту, в которой будет прописан план мероприятий передачи движимого и недвижимого имущества служб курского аэропорта. Планируется, что обслуживание воздушного движения Курской области перейдет в ведение Госкорпорации к концу 2019 года», — рассказали в пресс-службе администрации региона. В ходе совещания эксперты высказали мнение, что передача полномочий поможет привлечь в Курскую область молодых квалифицированных специалистов, снизить затраты на обслуживание и повысить эффективность работы аэропорта.

#### Холдинг «Швабе» представил на МАКСе систему «Сталкер» для посадки самолета

Система представляет собой комплекс, состоящий из трех лазерных маяков, в каждом из которых по шесть модулей. Маяки располагаются на летном поле по обеим сторонам и в 100 метрах перед торцом взлетно-посадочной полосы. Потребность в системе возникает в условиях плохой видимости — дожде, тумане, низкой облачности, когда посадка затруднена. При заходе на посадку пилот видит 3 лазерных луча, обозначающих направление, то есть курс, посадки и глиссадную плоскость. Управление системой производится с командного пункта инженером светосигнального оборудования или диспетчером посадки с пульта дистанционного управления.

#### «Московский центр АУВД» к работе в условиях осенне-зимнего периода подготовлен полностью

В филиале «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» прошла техническая конференция по обмену опытом ОВД в осенне-зимний период 2019-2020 г. Кроме этого были рассмотрены особенности организации стажировки для получения допуска к самостоятельной работе, результаты подготовки персонала к работе в условиях реорганизации аэронавигационного обслуживания в районе аэродрома Шереметьево. Также были обсуждены вопросы, связанные с аэронавигационным обслуживанием пользователей воздушного пространства в Московской зоне ЕС ОрВД. Запланированный переход на новую структуру воздушного пространства затронет каждого участника АНО.



## ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

**В СибНИА сформирована проектная лаборатория создания перспективных летательных аппаратов**

В Новосибирске в рамках совместного проекта Фонда перспективных исследований и ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» сформирована лаборатория перспективных летательных аппаратов. Специалистам нового подразделения предстоит создать демонстратор транспортного беспилотного летательного аппарата сверхкороткого взлета и посадки с гибридной силовой установкой и активным обдувом несущих поверхностей. Аппарат сможет взлетать и садиться на площадку размером 50 метров с высотой препятствий на границе до 15 метров. Дальность полета составит тысячу километров, максимальная скорость — свыше 300 км в час, вес полезной нагрузки — до 500 кг.

**ЦАГИ выпустил книгу о развитии технологий моделирования явлений динамической упругости**

Ее авторы — прочнысты ЦАГИ Юрий Азаров, Михаил Зиченков, Сергей Парышев и Константин Стрелков — описывают краткую историю развития метода физического моделирования неблагоприятных явлений динамической аэроупругости. Это флаттер, дивергенция, бафтинг на упругих динамически подобных моделях. В издании рассказывается о становлении и развитии отдела, который занимается этими проблемами. В ЦАГИ эти явления начали изучать в 1931 году, в 1935-м была сформирована бригада вибраций. В 1939 году ее перевели в отдел прочности авиационных конструкций. Также рассказывается о способах обеспечения безопасности экспериментов.

**В ОДК-УМПО в ноябре пройдет Всероссийская конференция молодых специалистов отрасли**

Десятая Всероссийская научно-техническая конференция молодых специалистов пройдет 7-8 ноября в уфимском ПАО «ОДК-УМПО». Цель мероприятия — укрепление кооперационных связей между техническими учебными заведениями и предприятиями ОДК и смежных отраслей, повышение престижа инженерной профессии и пропаганда достижений молодых специалистов. К участию приглашаются сотрудники предприятий, а также студенты, аспиранты, докторанты технических вузов в возрасте до 35 лет для выступления с докладами по темам: «Бережливое производство», «Информационные и цифровые технологии». Победителей ждет денежное вознаграждение.

**ЦИАМ и АО «ОДК» решили вместе заниматься созданием «цифровых двойников» авиадвигателей**

Соглашение о сотрудничестве в области создания «цифровых двойников» ГТД и силовых установок на их основе подписали на VI Международном форуме «Технопром» в г. Новосибирске заместитель генерального директора — генеральный конструктор АО «ОДК» Юрий Шмотин и генеральный директор ЦИАМ Михаил Гордин. Под «цифровым двойником» понимается единая обучаемая цифровая система, которая включает в себя комплекс математических моделей, описывающих работу двигателя. Также, в планах партнеров — сформировать и поддерживать отраслевую базу знаний натурных экспериментов для дальнейшей валидации результатов виртуальных испытаний.

**РКС повышает квалификацию специалистов в международной школе спутниковой навигации**

Холдинг «Российские космические системы» проведет IX Международную школу по спутниковой навигации. Занятия для специалистов российских и зарубежных компаний, интересующихся навигационными и геоинформационными технологиями, пройдут на ВДНХ в павильоне «Космос». Слушатели познакомятся с перспективами развития и использования системы ГЛОНАСС и российскими геоинформационными продуктами, оценят работу по созданию бесшовных систем навигации. Программа IX Международной школы состоит из лекций и практических занятий общим объемом 50 часов. По окончании слушатели получают удостоверение о повышении квалификации.

**ПАО «ОДК» намерена расширить сотрудничество с Сибирским отделением РАН в сфере инноваций**

Объединенная двигателестроительная корпорация провела круглый стол по привлечению внешних инноваций, в ходе которого обсуждались вопросы развития взаимодействия с научными организациями Сибирского отделения Российской академии наук (СО РАН). Мероприятие состоялось в рамках прошедшего в Новосибирске VII международного форума технологического развития «ТЕХНОПРОМ-2019». В работе круглого стола приняли участие руководители основных институтов одного из важнейших научных центров России — новосибирского Академгородка. В рамках «ТЕХНОПРОМА» ОДК также подписала ряд значимых соглашений.

**ЦИАМ предложен метод повышения точности определения тяги двигателя самолета в полете**

Также ученые института представили техническое решение для системы управления летательного аппарата, позволяющее использовать «тяговые возможности» двигателя по максимуму. В полете на работающем двигателе измеряются не так много параметров: расход топлива, частота вращения валов, а также значения температуры и давления рабочего тела в нескольких сечениях проточного тракта двигателя. Предлагаемый специалистами ЦИАМ способ был основан на использовании измеренных значений этих параметров для оценки основного параметра двигателя — его тяги. Кроме того, специалисты ЦИАМ предложили способ регулирования такого двигателя.

**В НПО «Наука» прошел квест для учащихся школы при Московском авиационном институте**

НПО «Наука» посетили ученики 10 класса школы при Московском авиационном институте (Предуниверсарий). Для ребят был подготовлен увлекательный квест — научно-производственный маршрут «Собери авиационную систему». Компоненты СКВ команды собирали, выполняя задания на реальных объектах НПО «Наука» — в Испытательном центре, в Отделе главного технолога и в Инженерном центре. За каждый правильный ответ ребята получали «фишки» — детали и агрегаты СКВ. НПО «Наука» показало на практике, чем занимается предприятие, какие системы и агрегаты разрабатывает для современных ВС. Всем школьникам подарили на память сувениры.

# Полеты над правовым полем

## Новые технологии управления воздушным движением требуют модернизации воздушного законодательства

Программа конференции состояла из пяти дискуссионных панелей. Первая была посвящена вопросам взаимодействия гражданской и государственной авиации. В роли модераторов выступили Пабло Мендес де Лион и координатор академических программ Международного Института воздушного и космического права Лейденского университета Найл Биссинг. С докладами по названной теме выступили Олег Аксаментов, адвокат компании «Атторейс Групп» Антон Миролевич и заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при Министерстве транспорта РФ Андрей Шнырёв. С его выступления началась работа данной дискуссионной панели.

**Андрей Шнырёв** напомнил о том, что в день проведения конференции состоялось последнее заседание Генеральной Ассамблеи ИКАО. В ходе работы Ассамблеи был рассмотрен широкий круг вопросов, из которых один из главных был связан с новой версией Глобального аэронавигационного плана, составленного на период с 2013 по 2028 годы. Одно из новшеств состоит в учёте региональных и национальных признаков. Одной из особенностей новой версии плана станет локализация общеглобальных идей.

Предметом споров стала возможность интеграции государственной и гражданской авиации. Андрей Шнырёв напомнил, что разница между этими родами авиации была отражена ещё в Чикагской конвенции 1944 года. Она состоит, в частности, в стандартах, на которых основано использование воздушного пространства. Но безопасность и эффективность использования являются общими целями для обоих родов авиации.

В России долгое время вопросы использования воздушного пространства находились в ведении Министерства обороны. Только в 2005 году эти вопросы были переданы в ведение гражданских властей. Благодаря этому стало возможно в большей степени внедрять стандарты ИКАО, что в свою очередь способствовало повышению эффективности и безопасности использования воздушного пространства. Недавно была внедрена система RVSM (reduced vertical separation minimum — сокращённые интервалы вертикального эшелонирования).

На пути интеграции гражданской и государственной авиации существует ряд проблем. Одна из них связана с совместным использованием воздушного пространства. В ряде зон существует разница в аэронавигационном обслуживании в гражданском и военном секторах. Проблема носит локальный характер, но при составлении нормативно-правовых документов она должна быть учтена. Разница состоит в программах подготовки авиадиспетчеров, в оборудовании воздушных судов, процедурах и документах аэронавигационной информации.

Вопрос подготовки пилотов является одним из важнейших аспектов проблемы. Во многих странах, к которым относятся и Россия, в гражданских авиакомпаниях работают бывшие военные пилоты. Если в военных лётных училищах они освоили процедуры, существующие в практике деятельности гражданской авиации, перейти с военного воздушного судна на гражданское им не



Антон Миролевич, Пабло Мендес де Лион, Андрей Шнырёв

составит труда. К названным процедурам относятся, например, полёты по трассам. Кроме того, в гражданской авиации правила загрузки воздушных судов отличны от тех, что действуют в военном секторе.

Если военные пилоты соответствующей подготовки для работы в гражданском секторе не имеют, переучивание может занять много времени и при этом нет гарантии возможности остаться на лётной работе. Показателем того, что переквалифицироваться из военного пилота в гражданского не всегда просто, может быть пример 60-летней давности. В 2007 году в интервью нашему изданию ветеран гражданской авиации Альберт Желваков (к сожалению, ныне покойный), в ту пору — инструктор Центра подготовки авиационного персонала, а в прошлом командир экипажа самолёта Ту-134, рассказывал, чего этот переход стоил ему самому.

Сменить военную службу на «статскую» он решил не по своей воле, а в связи с тотальным сокращением в ВВС 1960 года, связанного во многом с «ракетным бумом». На отборочной комиссии Альберту Яковлевичу был задан вопрос, на каком самолёте он летал в ВВС. Ответив, что на МиГ-15, услышал в ответ: акробаты нам не нужны. В гражданской авиации (в те годы говорили — ГВФ) Альберт Желваков перешёл, но карьеру по «статской» части» начал с Ан-2, с которого переучился на Ан-24, а уже с последнего — на Ту-134.

В аналогичной ситуации оказался и другой ветеран гражданской авиации, также знакомый читателям нашего издания — Борис Николаевич Кузнецов, командир экипажа самолёта Ил-62 Домодедовского авиапредприятия. Он первоначально служил в Дальней авиации, где освоил Ту-4 и Ту-16. Попав под сокращение, потерпел неудачу при попытке перейти... на Ту-104, для создания которого Ту-16 стал базовой моделью. Разумеется, эти самолёты имеют множество различий. Так, например, для Ту-104 спроектирован новый фюзеляж. И двигатели РД-3М, представлявшие собой гражданский вариант установленных на Ту-16 АМ-3, имели уменьшенную тягу — 9,5 тонн против 10 у АМ-3. Но система управления концептуально осталась прежней. Тем не менее, после Ту-16 Борис Николаевич пересел сначала на Ли-2, с которого переучился на Як-40, с него — на Ил-18, и только потом ему доверили Ил-62. Одним словом, в обоих рассмотренных случаях карьеру начать пришлось почти с нуля.

В качестве существенного проблемного аспекта Андрей Шнырёв назвал и типы воздушных судов. После окончания 2-й Мировой войны многие боевые самолёты, а именно, бомбардиров-

щики и транспортники, были переоборудованы в гражданские версии. В России же такая практика существовала и до войны. Так, например, в Полярной авиации применялся самолёт Г-2, представлявший собой гражданскую модификацию тяжёлого бомбардировщика ТБ-3. Военным самолётом был и легендарный Р-5, но существовали и его гражданские модификации. Не нуждается в представлении «небесный тихход» У-2, переименованный в 1944 году в По-2. Известны и обратные примеры, когда на базе гражданских моделей строились самолёты государственной авиации. Например, Ил-18 и Ту-134.

Построить гражданский самолёт на базе военного в первые послевоенные годы было нетрудно, так как жёстких правил в отношении пассажирских воздушных судов ещё не было. Сегодня ИКАО и национальные авиационные администрации предъявляют жёсткие требования к гражданским ВС, в том числе и в отношении норм лётной годности. Поэтому при проектировании самолётов для военного ведомства следует заведомо предусмотреть возможность постройки и гражданской версии. В истории отечественной гражданской авиации выдающимся примером стали Ан-12, А-26 и Ил-76.



Антон Миролевич

Одним словом, для интеграции гражданской и государственной авиации необходимо гармонизировать правила использования воздушного пространства, организации подготовки пилотов и проектирования воздушных судов.

По мнению **Антон Миролевича** интеграция гражданской и государственной авиации невозможна по ряду причин: разница в решаемых задачах, в ведомствах, регулирующих деятельность и в программах подготовки пилотов. Различия в правовом регулировании порождает риск отказа в выдаче свидетельства пилота гражданской авиации или даже аннулировании ранее выданного свидетельства. Поводом к тому или иному решению могут быть отсутствие подготовки по утверждённой программе, получение свидетельства коммерческого пилота выпускниками ДОСААФ, заочная форма образования разре-

шительные документы авиационного учебного центра.

Пилоты, обучавшиеся в ДОСААФ, могут получать отказы на том основании, что данная организация не имеет отношения к гражданской авиации и, соответственно, программа лётной подготовки не соответствует требованиям к коммерческому пилоту. Претензии к заочной форме образования сводятся к отсутствию первоначальной лётной подготовки при прохождении образовательного курса. При этом, согласно пункту 8 Постановления Правительства № 670 от 6 августа 2013 года аннулированию свидетельство подлежит за предоставление недостоверных сведений. Сегодня случаи аннулирования свидетельства редки, но три года назад было множество прецедентов. Яблоком раздора может быть и количество налёта часов.

Между тем, в Европе проводится политика интеграции гражданской и государственной авиации в вопросе использования воздушного пространства. **Олег Аксаментов** напомнил, что Евроконтроль был создан в первую очередь с целью унификации правил использования воздушного пространства в государственной и гражданской авиации. Эта задача сегодня решена уже в 40 государствах, где правила использования воздушного пространства разработаны Евроконтролем. В России также эти правила должны быть унифицированы в связи с вхождением в Евразийский Союз.

Идея заимствования европейского опыта высказывалась ещё на конференции прошлого года. При этом на 38 и 39 Ассамблеях ИКАО говорилось о необходимости унифицировать правила использования воздушного пространства для гражданской и государственной авиации. В настоящее время в России гражданские авиадиспетчеры не имеют права руководить движением самолётов государственной авиации.

В каждой стране деятельность государственной авиации регулируется национальным законодательством. Так, например, в отличие от других стран в России разрешено заниматься коммерческой деятельностью с использованием воздушных судов государственной авиации. Правда, при этом в статистических данных по количеству перевезённых пассажиров их вклад не учитывается. По мнению Олега Аксаментова необходимо снизить объём коммерческих перевозок на воздушных судах государственной авиации в связи с тем, что порядок регулирования этой деятельности является отличным от того, который принят для коммерческих эксплуатантов. Следует обратить внимание и на то, что в гражданской и го-

сударственной авиации в связи с различием задач полётов разными являются и принципы обеспечения безопасности.

Для российской и мировой гражданской авиации важным является и вопрос организации обслуживания воздушного движения в малонаселённых и густонаселённых районах. Предметом второй панельной дискуссии были сходство и различие процедур для обоих случаев. В роли модератора выступила **Лаура Пиераллини**, управляющий партнёр итальянской компании Studio Pierallini. Предваряя выступление спикеров, Лаура изложила стратегию развития воздушного транспорта с учётом возрастающих экологических требований. Речь идёт о мерах по обеспечению снижения выброса в атмосферу вредных веществ, содержащих углекислый газ.

В мировой гражданской авиации действует программа CORSIA (Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation — программа сокращения выброса парниковых газов для мировой авиации). Для аэропортов, расположенных вблизи крупных городов, одной из основных задач является снижение шума на местности. Во всём мире сегодня активно внедряются новые технологии, в том числе и связанные с применением дронов.



Лаура Пиераллини

рижем, обратил внимание на то, что плотность трафика во французской столице сопоставима с большинством городов США и рядом городов Китая, не являющихся столичными. Франсуа обратил внимание и на то, что из 28 столичных городов Евросоюза 20 находятся на расстоянии не более 1250 километров от Брюсселя.

Наибольшая нагрузка на крупные аэропорты приходится между 3 часами дня и 6 часами вечера. В это время большое количество самолётов вынуждены кружить в зоне ожидания, что и создаёт проблему шума и вредных выбросов из двигателей. Наиболее напряжённой является трасса между Цюрихом и Миланом. Плотным движением может быть и между нестоличными городами, если находящиеся в них аэропорты являются хабами.

приказа действуют круглосуточно и распространяются на полёты на высотах до 3050 метров.

Кроме того, порядок определяется Федеральными правилами использования воздушного пространства, утверждённые Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 года. Согласно этому Постановлению для полёта над запретными зонами пользователи воздушного пространства должны получить разрешение у тех лиц, в интересах которых эти зоны установлены. Авиарботы, парашютные прыжки, демонстрационные полёты и т.п. могут выполняться при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения от соответствующего органа самоуправления, а в городах федерального значения, к которым относятся Москва, Санкт-Петербург и Севастополь — разрешения от соответствующих органов исполнительной власти названных городов.

Межведомственное взаимодействие осуществляется со следующими государственными учреждениями: Федеральной службой безопасности и Федеральной службы охраны, Западный военный округ, органы ЕС ОрВД и Территориальное управление Росавиации. Для получения разрешения на полёт необходимо представить ряд документов: правоустанавливающий

Когда речь идёт об «удалённо пилотируемом летательном аппарате», подразумевается технология, созданная 10 лет назад. Сегодня создаются технологии, позволяющие в перспективе внедрить полностью автономную систему навигации. Следующим шагом станет возможность автономного принятия решения системами управления БПЛА без вмешательства человека. Эти технологии вызовут необходимость изменения нормативно-правовой базы.

Следует быть готовыми и к тому, что дроны будут летать группами (проще говоря, стаями). При этом один дрон может отрываться от группы, но все они будут продолжать занимать воздушное пространство. В Европе в настоящее время проводится работа по категорированию рисков в зависимости от типов и классов летательных аппаратов, как пилотируемых, так и беспилотных. Самая значительная степень риска связана с БПЛА тяжёлого класса, которые подлежат сертификации. Главным образом речь идёт об удалённо пилотируемых воздушных судах. К пилотам таких БПЛА будут предъявляться требования, по содержанию близкие к тем, что связаны с пилотируемыми воздушными судами.

Воздушное законодательство будет необходимо модернизировать, так как в нынешней редакции оно не принимает во внимание высокоразвитые системы автоматизации, позволяющие осуществить полностью автономный полёт. Законодательство США требует наличие пилота, который полностью отвечает за полёт и готов выполнять необходимые команды по управлению летательным аппаратом. В будущем предметом ответственности станет и программирование полёта, который должен проходить в автономном режиме. Во Франции и Австралии использование дронов вовсе запрещено.

Докладчик отметил необходимость внедрения концепции U (касается полётов на малых и сверхмалых высотах), обратив внимание на то, что она не должна требовать ограничения по высотам менее 50 футов (15,24 метра). Проблемным аспектом будет и создание инфраструктуры для беспилотного воздушного такси, появление которого ожидается уже в 2024 году. Появится необходимость определить порядок использования воздушного пространства в черте города.

Советник генерального директора ГосНИИ ГА **Андрей Яблоков** представил доклад о проекте RUTM1 (создание системы информационного обеспечения полётов беспилотных воздушных систем). Данный проект рассчитан на организацию эффективного и безопасного управления воздушным движением большого количества БВС. Проект заключается в поэтапной работе по созданию географических зон, где осуществляется аэронавигационное и информационное обслуживание совместных полётов пилотируемых и беспилотных воздушных судов. В перспективе интеллектуальная деятельность и центр принятия решений по обеспечению безопасности полётов будут перенесены на борт пилотируемых и беспилотных воздушных судов, роль наземных служб будет сведена к минимуму.

Актуальным является сегодня и вопрос о влиянии международных санкций в отношении России на развитие мировой авиации. Обзор дискуссионной панели по этой теме будет опубликован в одном из очередных выпусков нашего издания.

**Пётр КРАПОШИН**,  
специальный корреспондент  
«Воздушного транспорта»,  
г. Санкт-Петербург

## ИНТЕГРАЦИЯ

**Глава Минсельхоза Грузии считает: отсутствие авиасообщения с РФ мешает торговым связям**

«Восстановление полётов между Грузией и Российской Федерацией в кратчайшие сроки улучшит воздушное сообщение между гражданами и в то же самое время будет способствовать развитию экономических отношений, что приветствуется. Это открыто заявленный приоритет, и тут нечего скрывать», — такое мнение высказал министр по охране окружающей среды и сельского хозяйства Грузии Леван Давиташвили на брифинге после окончания заседания правительства. Ранее глава Минэкономики Грузии Натия Турнава заявила, что аннулирование запрета на полеты и увеличение числа российских туристов послужило бы развитию экономики двух наших стран.

**Airbus Helicopters рассказала о лучших практиках медицинской эвакуации на форуме «САНАВИАЦИЯ»**

Airbus Helicopters приняла участие в работе первого форума «САНАВИАЦИЯ-2019», проходившего в Нижнем Новгороде. Представители компании рассказали о позиции Airbus на мировом рынке санитарной авиации, своих новейших продуктах в этом сегменте, а также поделились видением современной медицинской авиации и перспективами ее дальнейшего развития. Сегодня на долю вертолетов Airbus приходится более половины общемирового парка санитарной авиации. Так, около 300 операторов по всему миру эксплуатируют более 1500 вертолетов производителя для выполнения задач санитарной авиации. Решения Airbus в этом сегменте представлены как однодвигательными H125 и H130, так и двухдвигательными вертолетами H135/145.

**Авиакомпания Wizz Air открыла новое направление из аэропорта Внуково в Лондон**

Новое направление в столицу Великобритании стало для аэропорта и для авиакомпании отличным дополнением маршрутной сети Wizz Air. Первый рейс Лондон (Лутон) — Москва (Внуково) встретили традиционной водной аркой приветствия. На стойках регистрации первого рейса из Москвы в Лондон всем пассажирам вручили памятные сувениры от аэропорта Внуково. Рейс Москва — Лондон выполняется по понедельникам, средам и воскресеньям в 15:25, по вторникам, четвергам и субботам в 21:40 и по пятницам в 16:05. Рейс Лондон — Москва выполняется по понедельникам, средам и воскресеньям. Все рейсы выполняются на комфортабельных воздушных судах Airbus A320 и A321.

**Минтранс Белоруссии продолжает переговоры для прихода лоукостеров в областные аэропорты**

«Наша цель — развитие областных аэропортов, мы прорабатываем с лоукост-компаниями возможность летать в эти аэропорты. Все зависит от того, как складывается экономика перевозчиков, именно они принимают конечное решение об открытии того или иного маршрута», — рассказал министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко в Палате представителей. По его словам, основной вопрос на переговорах — это условия, на которых лоукостер может прийти в какой-либо из аэропортов. «Цены на билеты устанавливаются перевозчиками, а обслуживание в каждом конкретном случае — это вопрос переговоров, кого и куда они везут. Все лоукостеры хотят преференций», — отметил министр.

**В аэропорту «Кольцово» открывается новое трансферное направление для туристов из Китая**

Китай является одной из важных составляющих трансферного пассажиропотока уральской авиагавани. Туристы из Пекина и Харбина используют Екатеринбург в качестве пересадочного узла для дальнейшего путешествия в европейские столицы (Прага, Париж, Рим), а также в Москву и Санкт-Петербург. С января по август «Кольцово» обслужил порядка 70 тысяч трансферных пассажиров из Поднебесной. Авиагавань Екатеринбурга оборудована навигацией на китайском языке, табло рейсов в аэровокзальном комплексе дублируется на английском и китайском. Кафе и рестораны аэропорта предлагают гостям из Поднебесной блюда их национальной кухни, а меню переведены на китайский язык.

**Парламент Молдавии признал нарушение в договоре о концессии Кишиневского аэропорта**

Парламент Молдавии одобрил выводы следственной комиссии, которая обнаружила нарушения при концессии Кишиневского международного аэропорта и высказалась за возвращение его государству. Доклад был одобрен голосами 75 из 101 депутата сообщает пресс-служба законодательного органа. Единственный в Молдавии аэропорт в 2013 году передал в концессию сроком на 49 лет компании Avia Invest. Она должна была инвестировать в развитие порядка 245 млн евро, а также выплачивать роялти государству в размере 1 процента от доходов. Однако недавно о покупке 95 процентов акций Avia Invest сообщила компания Натаниэля Ротшильда NR Investments Ltd.

**Казахстан планирует допустить на свой рынок российскую «Победу» и «Уральские авиалинии»**

«Министерством принимаются меры по повышению привлекательности полетов в нашу страну, и ряд иностранных перевозчиков уже планируют выход на рынок Казахстана. В скором будущем ожидается приход таких авиакомпаний, как Qatar Airways, Emirates, China Eastern, «Уральские авиалинии», «Победа» и других», — рассказал министр индустрии и инфраструктурного развития Бейбут Атамкулов на заседании правительства, не уточнив сроки прихода этих авиакомпаний в Республику. Он напомнил, что с 2017 года в столице Казахстана внедрен режим «открытого неба». Сейчас Казахстан имеет авиасообщение с 26 иностранными государствами по 99 международным маршрутам.



Винсент Корреа, Андрей Яблоков, Глеб Бабинцев

Лаура представила и опыт Италии, где существует проблема перегруженности трасс на коротких отрезках между аэропортами. Так, например, между Миланом и Венецией, расстояние между которыми не более 300 километров, находятся 7 аэропортов. Данный регион является одним из богатейших и густонаселённых в Европе. Аэропорты Бергамо (Орио аль Серियो), Милан (Линате) и Венеция (Марко Поло) обслуживают более 33 млн пассажиров в год, Верона и Тревизо — более 6 млн. Миланский аэропорт Мальпенса, обслуживающий более 24 млн пассажиров в год, является главным международным хабом и вторым по величине аэропортом в Италии.

Беспилотные летательные аппараты широко используются для решения санитарных задач, а именно, для доставки медикаментов. При подготовке БПЛА к полёту устанавливается связь с диспетчерскими центрами, со службой аэронавигации и связи, затем совместно со службой скорой помощи составляется план полёта. Пилот получает информацию о загруженности воздушного пространства в районе выполнения задания. Затем пилот представляет заявку на полёт и получает подтверждение. БПЛА должен быть оборудован системой предупреждения столкновения.

Программный руководитель Генерального плана Евроконтроля **Франсуа Уз** (Брюссель) представил обзор европейского опыта руководства воздушным движением. Он привёл статистические данные по плотности трафика через аэропорты США и, сравнив с Па-

Для руководства воздушным движением на территории каждого государства Евросоюза действуют несколько диспетчерских центров. В Евроконтроль входит 41 государство, при этом на территории Европы действуют 63 местных диспетчерских центра, обслуживающих более 700 секторов. Задачи по УВД решают около 17000 диспетчеров. Проблему создаёт то, что воздушное пространство фрагментировано в разных районах могут использоваться разные системы управления воздушным движением. Всего их 10, и самой распространённой из них является Thales, второе место заняла Selex. В перспективе будет необходимо создать единую интегрированную систему.

Показателем необходимости её создания стал эпизод, когда в воздушном пространстве Бельгии имел место блэкаут. Необходимость наличия единой интегрированной системы продиктована и тем, что возрастает количество БПЛА, а в перспективе появится воздушное такси.

В России существенной проблемой для организации воздушного движения является большое количество запретных зон для полётов. Начальник отдела воздушного транспорта Агентства Внешнего транспорта Санкт-Петербурга **Мария Петрутик** представила порядок получения разрешений на использование воздушного пространства над Санкт-Петербургом. Этот порядок определяется двумя приказами от 17 декабря 2018 года — «Об установлении зон ограничения полётов» и «Об установлении запретных зон». Оба

на ВС, авиационного страхования, подтверждающий годность ВС к эксплуатации, свидетельства пилотов с допусками по видам лётной подготовки, порядок выполнения полётов и документы, подтверждающие полномочия заявителя.

Заявление о выдаче разрешения подаётся вместе с названными документами в комитет по транспорту, а после получения разрешения необходимо подать план полёта в органы ЕС ОрВД. Для полётов в воздушном пространстве классов А или С требуется диспетчерское разрешение, для класса G достаточно уведомления. За период с 2015 по 2019 годы 58 процентов всех разрешений было выдано для АОН, 35 — для коммерческой авиации, оставшиеся 7 — для государственной авиации.

Отдельная панель была посвящена вопросам совместного использования воздушного пространства пилотируемыми и беспилотными воздушными судами. Ведущий панели, генеральный директор Ассоциации «АЭРОНЕТ» **Глеб Бабинцев** отметил, что интеграция состоит не только в новых технологиях. Но и в новых сценариях и новых видах и источниках ответственности участников воздушного движения.

Профессор публичного права Университета Париж-Сакле **Винсент Корреа** отметил, что с 2013 года, названного годом дронов, начался большой прирост БПЛА. По его мнению, проблема интеграции состоит в составлении нормативно-правовых документов с учётом многообразия классов БПЛА и уровня автоматизации управления их полётом.

## БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

**FAA: ставка на системы автоматизации привела к тому, что пилоты разучились летать**

Управление гражданской авиации США признало, что введение автоматизации и продвинутой системы безопасности, повысив общую безопасность полетов, со временем привело к снижению навыков пилотов.

По данным FAA, в период с 2009 по 2016 год ошибки пилотов при ручном режиме пилотирования стали причиной 92 процентов всех инцидентов на воздушном транспорте. Отмечается, что в эту статистику не входят случаи внезапных катастроф, таких как неисправность конструкции или теракт. «Когда автоматика прекращает работать надлежащим образом, пилоты без достаточного опыта ручного управления ВС и должной подготовки могут растеряться или не иметь достаточных навыков, чтобы восстановить контроль над самолетом», — говорится в отчете. FAA призвала всех перевозчиков сделать обучение пилотов унифицированным с отработкой всего перечня маневров на авиасимуляторах.

**«Внуково» провел открытую дискуссию по безопасности полетов в осенне-зимний сезон**

Международный аэропорт «Внуково» провел открытую дискуссию по основным вопросам обеспечения безопасности полетов с учетом подготовки к работе в осенне-зимний период 2019-2020 годов.

В мероприятии приняли участие специалисты ФАВТ, Внуковского центра ОрВД, представители авиакомпаний и организаций, осуществляющих свою деятельность в аэропорту. В рамках мероприятия проведена презентация объектов инфраструктуры аэродрома, обеспечивающих безопасность полетов, проведен выборочный осмотр ВПП, рулежных дорожек, мест стоянок ВС, маршрутов движения ВС и транспортных средств, состояния перрона в целом. Гостям был продемонстрирован спецтранспорт и техника, которая будет обеспечивать работу аэропорта в зимний период. Выездная презентация завершилась осмотром стартовой аварийно-спасательной станции (АСС) с пожарными автомобилями и спецтехникой.

**В минюст США пожаловались на Boeing за стремление сэкономить на авиабезопасности**

Инженер Boeing Кертис Юбэнк обвинил руководство этой американской авиастроительной компании в экономии за счет безопасности пассажиров и членов экипажа, пишет The New York Times.

Юбэнк занимается наладкой систем маневренности (Maneuvering Characteristics Augmentation System, MCAS), усовершенствованная версия которой установлена в Boeing 787 Dreamliner. Согласно публикации, руководство Boeing отказалось устанавливать такую модернизированную систему на самолетах серии 737 MAX. Главная причина заключалась в том, что компания не хотела тратить десятки миллионов долларов на закупку и эксплуатацию тренажеров, необходимых для подготовки летчиков к нюансам функционирования упомянутой выше системы. Юбэнк полагает, что в Boeing опасались затягивать и сертификацию 737 MAX, в противном случае катастроф в Эфиопии и Индонезии не произошло бы.

**Из-за нехватки горючего под Львовом не дотянул до ВПП украинский самолет Ан-12**

Катастрофа транспортного самолета Ан-12 вблизи Львова, совершавшего рейс из Испании, закончилась гибелью троих человек, еще трое пострадали, судьба двоих пока неизвестна, сообщает ГСЧС Украины.

Транспортный самолет Ан-12 авиакомпании «Украина Аэроальянс» выполнял чартерный рейс по маршруту Виго (Испания) — Львов (Украина). Самолет не долетел до взлетно-посадочной полосы около 1,5 км из-за нехватки горючего, уточнили в пресс-службе Министерства инфраструктуры Украины. Возгорания на месте происшествия удалось избежать. Установлено, что на борту самолета находилось 8 человек, из них 7 членов экипажа и один человек — сопровождавший груз. «В результате ЧС три человека погибли сразу «от травм, несовместимых с жизнью», три человека пострадали, судьба двоих человек неизвестна, — сказано в сообщении. Причина нехватки горючего выясняется.

**Американская баллистическая ракета пролетела рядом с пассажирским самолетом**

Пилоты пассажирского самолета A320 одной из мексиканских авиакомпаний засняли на видео полет баллистической ракеты, выпущенной с военной подлодки США, сообщает «Associated Press».

Кадры «атаки» опубликовал портал The Drive. Инцидент произошел в начале сентября, когда с американской подводной лодки у побережья Калифорнии были выпущены четыре баллистические ракеты Trident II (Trident — «трезубец» — американская трехступенчатая баллистическая ракета четвертого поколения, предназначенная для запуска с атомных подводных ракетоносцев. Имеет максимальную дальность 11 300 км. Одну из них и засняли пилоты самолета, выполнявшего рейс из Гвадалахары в Тихуану в Мексике. Эксперты считают, что ее оснастили новейшей ядерной боеголовкой W76-2. На кадрах видно, что в сумерках после захода солнца ракета приближается к самолету и резко уходит в сторону.

**Air Astana успешно прошла 7-й аудит по эксплуатационной безопасности IOSA-IATA**

Аудит IATA по эксплуатационной безопасности IOSA — это международно признанная система проверки, разработанная для оценки систем контроля и управления производством в авиакомпании.

Во время аудита, документация и исполнение около тысячи стандартов IOSA были подтверждены во всех сферах деятельности компании. К ним относятся корпоративные системы организации и управления, выполнение полетов, руководство полетами и диспетчерская служба, техническое и бортовое обслуживание ВС, наземное обслуживание ВС, операции с грузами и авиационная безопасность, отметили в Air Astana. Впервые авиакомпания прошла аудит в 2007 и успешно подтверждала свою приверженность к стандартам безопасности каждые два года. Следующий аудит запланирован на 2021 год. Программа IOSA принимает все применимые требования безопасности ICAO из Приложений к Конвенции ООН.

**«Страховка» для диспетчера**

Система A-SMGCS позволяет избегать эксцессов на летном поле, связанных с буксировкой бортов. Инциденты, подобные недавнему столкновению самолетов на рабочей поверхности аэродрома в московском международном аэропорту «Шереметьево», предотвращаются системой A-SMGCS. Напомним, 3 сентября самолет авиакомпании Royal Flight, который буксировал аэродромный тягач компании «Шереметьево Хэндинг», повредил лайнер «Аэрофлота», стоявший на точке запуска и готовившийся к вылету в Пекин.



Инцидент на летном поле «Шереметьево» произошел в 15:53 московского времени. Самолет Boeing 777 авиакомпании Royal Flight без пассажиров на борту в процессе буксировки, не вписавшись в необходимую дистанцию, задел своим крылом законцовку крыла лайнера Airbus A330 «Аэрофлота», что привело к взаимным повреждениям обоих судов.

В средних и крупных аэропортах количество взлетно-посадочных операций может достигать тысячи в сутки. В рамках глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО для эффективного управления наземным движением и внедряются системы A-SMGCS (система контроля и управления наземным движением), способные рационализировать использование рабочей площади аэродрома и повысить уровень безопасности наземных операций.

Базой для A-SMGCS является мониторинг средствами автоматического зависящего наблюдения (АЗН-В 1090ES), мультитепериодической (МПСН, многопозиционные системы наблюдения) и локатора обзора летного поля. Специальная техника оснащается мобильными радиомаяками АЗН-В, таким образом диспетчер получает полную картину происходящего на аэродроме.

Российская многопозиционная система наблюдения «Альманах», согласно подтвержденным летной проверкой и в процессе эксплуатации системы в «Пулкове», «Минеральных Водах» и «Толмачево» данным, позволяет с точностью до 3,5 метров (в два раза лучше, чем допускают междуна-

родные требования EUROCAE) и вероятностью 99,9 процента определять местоположение воздушных судов и спецтранспорта на рабочей поверхности аэродрома.

Таких беспрецедентных точностных характеристик удалось добиться благодаря инновационному подходу в конструировании антенно-фидерных устройств и сенсоров МПСН «Альманах», а также усовершенствованному программному обеспечению, в основе которого лежат оптимальные функции математического анализа и моделирования.

«В случае с водителем аэродромного тягача, комплекс средств автоматизации по данным многопозиционной системы наблюдения мог выдать сообщения диспетчеру, что борта и автотранспорт не находятся на безопасном расстоянии относительно друг друга. Диспетчер имел бы возможность скорректировать ситуацию, предотвратив инцидент, повреждения воздушных судов и задержку в связи с необходимостью ремонта последних», — отметили в НПП «ЦРТС» (эксперт в области технологий мультитепериодической, автоматического зависящего наблюдения и радиолокации для управления воздушным движением).

По данным Eurocontrol, системы A-SMGCS позволяют повысить уровень безопасности полетов, обеспечивая двукратное улучшение ситуативной осведомленности диспетчеров. Это, в свою очередь, приводит к сокращению времени на руление на 20 процентов, или до 4,5 минут, что в общем итоге приводит к экономии до 360 тысяч евро в год.

**На связи — «Беллингаузен»**

Аппаратура Ростеха в Антарктиде повысит точность и надежность системы ГЛОНАСС

Специалисты холдинга «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех установили на российской станции «Беллингаузен» в Антарктиде наземные станции спутниковой связи, которые помогут повысить точность и общую надежность системы глобальной спутниковой навигации ГЛОНАСС.



Станции спутниковой связи предназначены для передачи информации от беззапросных измерительных систем, необходимых для уточнения положения спутников в космосе и определения задержек сигналов от них. Это помогает повысить точность геопозиционных данных в глобальной навигационной системе.

Новое — следует подчеркнуть, уникальное — оборудование разра-

ботано и установлено специалистами НПП «Радиосвязь», входящего в дочерний холдинг Ростеха «Росэлектроника». Заказчиком проекта выступило АО «Информационные спутниковые системы» имени академика М.Ф. Решетнева.

Аппаратура станций создана специально для эксплуатации в Антарктиде без обслуживающего персонала. Она оснащена многоступенчатой системой резервирования, автоматической системой самотестирования и обеспечения бесперебойной передачи информации от беззапросных измерительных систем. Оборудование и программное обеспечение являются полностью отечественной разработкой.

«Новые станции спутниковой связи позволяют улучшить ряд характеристик навигационной системы, таких как точность определения координат и надежность передачи данных. На сегодняшний день нашими специалистами произведен монтаж оборудования, завершены предварительные испытания. Установка самой беззапросной измерительной системы планируется до конца 2019 года», сообщил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Станции спутниковой связи для Антарктиды были специально изготовлены в защитном куполе, который представляет собой радиопрозрачное укрытие для антенного поста от

сильных штормовых ветров и снега.

На данный момент в Антарктиде действует пять российских зимовочных станций. В 2018 году наземные спутниковые станции НПП «Радиосвязь», «Новолазаревская» и «Прогресс». Пятая антарктическая станция постоянно меняет свое положение из-за движущихся льдов, поэтому монтаж оборудования на ней не предполагается.

Ранее концерн «Автоматика» (входит в госкорпорацию «Ростех») представил на международном авиасалоне МАКС-2019 программно-аппаратный комплекс для обеспечения мобильной связи в труднодоступных и удаленных районах. Устройство «Фотон-ПАК ПБ» создаст отдельную локальную криптозащищенную сеть GSM, которая может подключаться к сотовым сетям, а также телефонным сетям общего пользования и специального назначения.

**От iBeacon не скроешься**

«СИБУР» презентовал уникальный радиомаяк для системы внутренней навигации персонала

Специалисты ПАО «СИБУР Холдинг» завершили разработку беспроводного взрывозащищенного маяка iBeacon, который является одним из устройств, образующих сеть интернета вещей на предприятиях компании. Маяк обеспечит позиционирование персонала внутри помещений и установок, где отсутствует покрытие GPS. Это позволит точно знать местоположение сотрудника на производстве, в том числе оперативно принимать меры при нештатных ситуациях.



Сигнал радиомаяков могут сканировать смартфоны или носимые устройства с поддержкой Bluetooth LE, например, каски, браслеты, спецодежда. В случае возникновения нештатной ситуации это позволит передать диспетчеру всю необходимую информацию: данные о сотруднике, о событии, его местонахождение — для оперативного принятия мер. Также маяк будет использоваться приложением для мобильного ТОВР (технологическое обслуживание и ремонт) и другими цифровыми продуктами, которым требуется позиционирование устройства.

Маяки создавались и производятся совместно с компанией KODE, которая является разработчиком IoT-решений и ПО для мобильных приложений, по техническому заданию СИБУРа в рамках развития продуктов IIoT и цифровизации процессов.

Производства СИБУРа расположены в разных географиях, в том числе в северных зонах с суровыми климатическими условиями. Радиомаяки размещаются на установках вне помещений и должны корректно работать как при высоких, так и при низких температурах. Также на предприятиях есть опасные производственные объекты, поэтому конструкция любого оборудования должна соответствовать нормам эксплуатации.

Радиомаяк, спроектированный техническими специалистами СИБУРа, уже получил сертификат взрывозащиты для работы во взрывоопасных средах при отрицательных температурах до – 56 градусов по Цельсию.

«Технологии интернета вещей служат для автоматизации некритичных процессов на производстве, автоматизации сбора различных данных, а также для повышения уровня безопасности на производстве. Для того чтобы оперативно реагировать на разные ситуации, необходимо всегда знать, где находятся сотрудники. Для этого были разработаны взрывозащищенные беспроводные маяки iBeacon, работающие на основе протокола Bluetooth LE. Конструкция и характеристики этого оборудования позволяют использовать его на всех предприятиях СИБУРа», рассказал владелец продукта промышленный интернет вещей СИБУР Василий Ежов.

Для управления маяком разработано специальное мобильное приложение на платформе Android, позволяющее настроить все параметры оборудования или обновить программное обеспечение. Питание устройству обеспечивает литий-тионилхлоридная батарея, которая не требует замены более 5 лет. Уровень заряда транслируется в мобильное приложение.

«Эксплуатация специализированных электронных устройств на промышленных объектах диктует ряд специфичных промышленных требований, — пояснил генеральный директор томского офиса KODE Евгений Ерин. — Это устойчивость к экстремально низким температурам, высокий IP-фактор пылевлагозащитности, многолетняя работа от одного заряда батареи, а также взрывозащищенное исполнение с сертификацией по требованиям Российской Федерации.

На рынке сегодня отсутствуют готовые решения, полностью отвечающие таким требованиям, имеющие экономически обоснованную стоимость и производимые на территории России по стандартам взрывозащитности. В свете этого разработанное нами с компанией СИБУР решение взрывозащищенного промышленного маяка iBeacon является уникальным».

Это первое устройство собственной разработки СИБУРа, получившее сертификат взрывозащиты. Оно открыло линейку IIoT-оборудования собственной разработки для применения на опасных производственных объектах.

— В 2018 году на долю туризма в глобальной экономике пришлось 8,8 триллионов долларов.

— Рост числа путешественников указывает на то, что к 2030 году число зарубежных поездок достигнет 1,8 миллиарда. Таким образом количество ежегодно совершаемых поездок удвоится менее чем за 20 лет.

— Каждая десятая вакансия в мире связана с путешествиями.

— За 10 лет количество туристов, посещающих развивающиеся страны, достигнет 1 миллиарда за год, что составляет 57 процентов всех зарубежных поездок во всем мире.

Проект Travalyst призван в полной мере использовать силу и охват глобального рынка туризма, способствовать развитию сотрудничества в масштабах всей отрасли, а также стимулировать и поддерживать новые решения и инициативы в контексте бережного подхода к туризму. Партнеры-основатели намерены вдохновлять компании со схожим мировоззрением и неправительственные организации, чтобы сделать сферу путешествий более экологически дружелюбной. Согласитесь, их доводы весьма убедительны:

Его Королевское Высочество Герцог Сассекский: «Путешествия обладают беспрецедентной возможностью открывать людям разные культуры, дарить новые впечатления и учат глубоко ценить красоту и богатства нашего мира. Поскольку рост мирового туризма неизбежен, крайне важно ускорить внедрение бережного подхода к путешествиям и сбалансировать их рост с учетом потребностей окружающей среды и местного населения. Объединение компаний, путешественников и локальных сообществ — наш лучший способ защитить мир и экосистемы для будущих поколений».

Джиллиан Тэнс (Gillian Tans), председатель совета директоров Booking.com: «Стремление компаний объединиться, чтобы построить глобальную цепь социальных предпринимателей, неправительственных организаций и политических деятелей, по-настоящему вдохновляет. Сотрудничество — единственный путь в сторону реальных изменений в индустрии путешествий. Мы хотим защитить места и пространства, которые любим, и гарантировать их благополучие для будущих поколений, но мы не можем сделать это, работая в одиночку. Хотя у нас еще нет ответов на все вопросы, мы полны решимости найти их вместе».

Джейн Сан (Jane Sun), главный исполнительный директор Strip: «Путешествия — это мощное средство, которое сближает людей, помогает

Окончание. Начало на с. 2

**Британские экологические активисты подвергли острой критике принца Гарри и его супругу Меган Маркл за полет на Ибицу на самолете бизнес-класса Gulfstream 550. Об этом сообщила популярная в Англии газета The Sun.**

Защитники природы обратили внимание на объем выбрасываемого в атмосферу углекислого газа, который в разы выше у бизнес-джета (из расчета на одного пассажира), чем у такого среднемагистрального пассажирского самолета, как Airbus A319.

«Герцог Сассекский говорит замечательные и мотивирующие слова о защите окружающей среды, а затем летит на отдых в европейский пункт назначения на частном самолете. Он мог сесть на поезд, а затем на корабль. И это было бы прекрасной возможностью подать изумительный пример», — сказал активист организации «Друзья Земли» (Friends of the Earth) Аарон Кили.

Издание отмечает, что в конце июля Гарри посещал палаточ-

# Что сулит нам Travalyst

## Глобальная инициатива герцога Сассекского направлена на устойчивое развитие туризма



нам знакомиться с красотами различных стран и с многочисленными культурами, развивать чувство общности человечества. Но вместе с путешествием появляются и обязательства по защите нашей хрупкой планеты. Мы работаем с лучшими умами человечества, чтобы будущие поколения могли идти по нашим стопам, и чтобы мир и живущие в нем люди могли развиваться вместе».

Брайан Дав (Bryan Dove), главный исполнительный директор Skyscanner: «Возможность путешествовать — это настоящий дар, способствующий объединению культур и людей в масштабах всей планеты. На нас лежат обязательства сохранить мир для будущих поколений, чтобы они также могли изучать его и наслаждаться им. И действовать начинать нужно уже сейчас, так как перемены не происходят в одночасье. Крупнейшие игроки в индустрии туризма должны использовать свой потенциал, чтобы возглавить этот процесс перемен».

Стивен Кауфер (Stephen Kaufer), президент и главный исполнительный директор TripAdvisor: «Мы все обязаны пытаться защитить нашу

красивую планету и сохранить ее для будущих поколений. Я искренне верю, что можно достичь большего, если работать вместе, а не в одиночку, поэтому мы рады участвовать в проекте Travalyst и искать новые возможности положительного влияния на будущее путешествий».

Эл Келли (Al Kelly), председатель правления и главный исполнительный директор Visa: «Создание условий для глобальных путешествий и глобальной торговли за счет развития цифровых платежей — один из многочисленных способов того, как Visa каждый день объединяет и расширяет возможности людей, предприятий и целых экономик. Мы стремимся вести свою деятельность, соблюдая нашу приверженность идеям устойчивого развития. Мы гордимся быть частью этой инициативы по поддержке долгосрочного экономического роста за счет туризма».

Потребительские тенденции свидетельствуют о возросшей необходимости положительных перемен.

Сегодня во всем мире наблюдается повышенный спрос на более

бережный подход к путешествиям. Инициатива Travalyst создана с целью помочь компаниям удовлетворить этот спрос, а также предложить им платформу для привлечения внимания путешественников к важности экологических инициатив. Travalyst будет уделять особое внимание работе с местными сообществами, привлечению социальных предпринимателей и распространению передового опыта.

Более половины путешественников утверждают, что по сравнению с прошлым годом они готовы принимать более экологически дружелюбные решения в контексте своих поездок, но они не знают, как именно это делать. Среди сдерживающих факторов — нехватка знаний, предполагаемые дополнительные расходы и недостаточная доступность вариантов бережных подходов к организации путешествий на практике. При этом влияние на окружающую среду — один из ключевых факторов, беспокоящих путешественников во всем мире.

71 процент путешественников со всего мира сообщили Booking.com, что, по их мнению, туристическим фирмам следует предлагать более экологически дружелюбные варианты путешествий. Для 68 процентов важно, чтобы деньги, которые они тратят в поездках, возвращались в местную экономику.

За последние 12 месяцев 10 миллионов путешественников, воспользовавшихся сервисами Skyscanner, выбирали рейсы с минимальным выбросом углекислого газа.

75 процентов партнеров Strip поддерживают инициативы Strip 4R (Reduce, Reuse, Recycle resources, Regenerate lives), направленные на повышение устойчивости экосистемы туризма.

Согласно прогнозам, глобальный рынок бережного подхода к туризму вырастет за ближайшие четыре года на 340 млрд долларов США, при этом совокупные темпы годового роста будут составлять 10 процентов.

Проект Travalyst направлен на то, чтобы объединить местные сообщества, политические органы, бизнес и социальных предпринимателей с целью удовлетворения растущего спроса на бережный подход к путешествиям. Более подробная информация о поддержке проекта доступна на сайте <http://www.travalyst.org>.

# Личный пример сильнее слов

## Активисты-экологи подвергли принца Гарри критике за полеты на частном бизнес-джете



Но от вездесущих журналистов не укрыться!

ный лагерь Google на Сицилии, где он выступил с речью и призвал к защите природы. Как утверждается, технологический гигант взял на себя транспортные расходы и

оплатил Гарри полет на самолете бизнес-класса и вертолете. В том же месяце британский принц написал в Instagram: «На Земле проживает около 7,7 млрд человек,

поэтому каждое решение, каждый шаг, каждый поступок способны изменить мир к лучшему».

«Люди, выступающие с заявлениями, которые посвящены проблемам изменения климата, должны отдавать себе отчет о размере собственного вклада в дело сокращения выбросов углекислого газа. Увеличение количества рейсов во многом связано с тем, что обеспеченные люди стали летать больше», — сказал профессор по экологии Университетского колледжа Лондона Пол Икинс.

The Sun указала, что Гарри и его супруга вернулись из Испании, где Меган отпраздновала свой 38-й день рождения. Пара взяла также с собой их сына Арчи, который появился на свет в мае этого года.

## МИРОВЫЕ НОВОСТИ

### ВТО провела первые слушания по тяжбе США и Евросоюза вокруг концерна Airbus

Рассматривается вопрос об утверждении размера пошлин, которыми США могут обложить товары и услуги стран ЕС, нарушивших правила ВТО при субсидировании корпорации Airbus. Ранее арбитраж ВТО уже разрешил США ввести пошлины на товары и услуги стран Евросоюза почти на \$7,5 млрд в связи с тем, что ЕС не выполнил принятые ВТО решения, касающиеся субсидирования Airbus. Решение арбитража может быть оспорено, однако, чтобы оно вступило в силу, его должен утвердить Орган по разрешению споров (ОРС). На рассмотрении арбитражной инстанции ВТО находится встречная жалоба Евросоюза на США в связи с субсидированием корпорации Boeing.

### ... А Еврокомиссия открыла следствие в связи планируемым созданием СП Embraer и Boeing

Еврокомиссия не исключает, что сделка может негативно отразиться на конкуренции в сфере коммерческой авиации. Напомним, 17 декабря 2012 года Embraer и Boeing согласовали создание совместного предприятия. 80 процентов акций будущего СП будут принадлежать Boeing, а 20 процентов — Embraer. Акционеры Embraer одобрили сделку, президент Бразилии Жаир Болсонару в начале 2019 года также заявил, что правительство страны поддержит ее. Теперь сделку должны одобрить уполномоченные органы двух стран. Управление операционной деятельностью СП будет осуществляться под контролем председателя совета директоров Boeing Денниса Мюленбурга. Это, видимо, и тревожит ЕС.

### Лондону придется потратить на помощь сотрудникам компании Thomas Cook \$74 млн

Правительству Великобритании придется дополнительно потратить свыше 60 млн фунтов стерлингов (\$74 млн) на компенсации сотрудникам обанкротившегося британского туроператора Thomas Cook. Эти средства налогоплательщиков, по данным Daily Mail, будут израсходованы, в частности, на компенсацию невыплаченной заработной платы и отпускных 9,5 тысячи человек, которые потеряли рабочие места после краха в минувшем месяце одной из старейших туристических компаний в мире. При этом британские власти уже потратили почти 100 млн фунтов стерлингов для возвращения на родину более 150 тысяч британских клиентов Thomas Cook.

### Пилоты Southwest Airlines подали в суд на Boeing за дезинформацию о проблемах модели 737 MAX

Ассоциация пилотов авиакомпании Southwest Airlines (SWAPA) подала в суд на Boeing. Как сообщает Reuters, Boeing обвинили в «сокрытии от регуляторов важных для безопасности данных и намеренной дезинформации клиентов, пилотов и общественности об истинном объеме изменений в конструкции 737 MAX». Southwest Airlines — крупнейший владелец лайнеров 737 MAX. Всего у авиакомпании 34 таких самолета. По данным SWAPA, эта мера привела к отмене свыше 30 тысяч рейсов и потере более \$100 млн. Крупнейшая авиакомпания США — American Airlines — также требует от концерна Boeing компенсации за проблемы с самолетами MAX, но без обращения в суд.

### Власти хайнаньского курорта Санья планируют построить аэропорт на искусственном острове

Насыпной остров планируется создать в заливе Хунтанвань в 4 км от берега и 27 км от центра города. Он будет располагаться всего в 15 км от другого аэропорта города — Феникс. Насыпной остров будет иметь форму прямоугольника с закругленными углами. Его площадь достигнет 15,75 млн кв. м, а длина укрепляющих берега сооружений составит 15,6 км. Срок строительства составит пять лет. Проект состоит из двух частей: возведения искусственного острова и аэропорта, а также строительства транспортной инфраструктуры для него. Остров будет связан с Хайнанем двумя параллельными мостами — автомобильным и железнодорожным. Их длина составит 6 км.

### Европейский концерн Airbus поставил 1000-й лайнер семейства A320neo заказчику в Индии

1000-й самолет A320neo, собранный в немецком Гамбурге, был доставлен индийской авиакомпании IndiGo, являющейся крупнейшим в мире заказчиком самолетов этого семейства (заказы на 430 лайнеров). С момента получения своего первого самолета поколения NEO, поставленного в марте 2016 года, флот A320neo авиакомпании стал одним из крупнейших в мире — 96 самолетов, сделав IndiGo одной из крупнейших авиакомпаний Индии по размеру парка и количеству пассажиров. По данным на конец сентября компания Airbus получила, в общей сложности, твердые заказы на более чем 6660 самолетов семейства A320neo от более чем 100 клиентов по всему миру.

### Счетная палата Кипра начала расследование вояжей президента страны на частных самолетах

Председатель кипрской Счетной палаты Одиссеас Михайлидис приступил к выяснению подробностей вокруг использования частных самолетов президентом Республики Кипр Никосом Анастасиадисом и сопровождающими его делегациями во время зарубежных визитов главы островного государства. По данным газеты Phileletheros, подведомственная главному аудитору служба не оспаривает права президента пользоваться частными самолетами для того, чтобы упростить перелет в другие страны, но при этом желает выяснить, предшествовали ли этим полетам полагающиеся для таких случаев конкурсные процедуры, которые необходимы для сбережения бюджетных средств.

### Немцы разработают электрический самолет для региональных пассажирских перевозок

Немецкие компании Elektra Solar и EADCO создали консорциум Scy-lax, который в ближайшее время приступит к разработке полностью электрического самолета для региональных пассажирских перевозок. Как пишет Air Transport World, перспективный самолет получил обозначение E10. Его пассажироплощадь составит 10 человек. Перспективный немецкий электрический самолет планируется выполнить высокопланом. Машина получит два электромотора, и на одном заряде аккумуляторных батарей сможет пролетать до 300 км. При этом в консорциуме полагают, что развитие технологичных аккумуляторных батарей через 8 лет позволит увеличить дальность полета E10 до 600 км.

От лица его коллег и сослуживцев напомним основные вехи его биографии, являющейся образцом служения Отечеству.

Нынешний юбиляр родился в с. Кротово Новосибирской области в семье сельского учителя. После окончания школы поступил в Киевский институт инженеров ГВФ им. К.Е. Ворошилова, который закончил в 1953 году. Получив диплом инженера-механика, он был оставлен в институте на преподавательской работе и трудился на кафедре технической эксплуатации воздушных судов, которой впоследствии и руководил.

В 1967 году А.Ф. Аксенов назначен ректором этого института и в новом качестве сделал очень много для развития материально-технической базы ведущего вуза «Аэрофлота», внес большой вклад в применение передовых методов подготовки специалистов для новой техники, в практику привлечения для работы в институте ведущих ученых и специалистов воздушного транспорта.

В 1970 году А.Ф. Аксенов был переведен в Москву на должность заместителя министра гражданской авиации СССР по технике. Пять лет работы в министерстве А.Ф. Аксенова, с 1970 по 1975 год, были годами обновления парка воздушных судов. Работа заместителя министра по взаимодействию с конструкторскими бюро, с заводами-изготовителями авиационной техники и оборудования была весьма плодотворной.

В 1975 году Аксенов вернулся в Киев и 12 лет как ректор занимался совершенствованием учебного процесса высшей авиационной школы. При нем увеличилось число факультетов, выросло количество студентов. Их стало много приезжать из-за рубежа, поскольку авторитет КИИГА в авиационном мире вышел на международный уровень.

В 1988 году начался новый, «московский» этап работы А.Ф. Аксенова: он вновь назначается заместителем Министра гражданской авиации – начальником Научно-технического управления МГА СССР.

В 1991 году в связи с реорганизацией центрального аппарата МГА СССР А.Ф. Аксенов был

# Как сердце велело

**Исполнилось 90 лет заместителю Министра гражданской авиации СССР по технике (1970–1975), заместителю Министра гражданской авиации СССР – начальнику ГлавНТУ (1988–1991) Александру Федотовичу АКСЕНОВУ.**



**Помощник Президента России Игорь Левитин награждает Александра Аксенова памятным знаком «85 лет гражданской авиации»**

переведен на должность первого заместителя председателя Научно-технического совета МГА – советника Министра. В январе 1992 года он был уволен в связи с ликвидацией министерств и ведомств Советского Союза. До выхода на заслуженный отдых Александр Федотович преподавал в Национальном авиационном университете в Киеве (такое на-

звание получил КИИГА в независимой Украине).

Выдающийся ученый, доктор технических наук, профессор, член-корреспондент Национальной академии наук Украины, академик Российской академии транспорта, он внес значительный вклад в процесс создания, испытания и внедрения в эксплуатацию реактивных гражданских судов Ту-134, ИЛ-62М, Ту-154, ИЛ-86, Ан-74, ИЛ-96, Ту-204, ИЛ-114, Бе-200, Ми-26Т, Ми-8МТВ. Как ученым им проведены серьезные исследовательские работы в области авиационных ГСМ. Внесен значительный вклад в развитие аэропортовой инфраструктуры, средств авионавигации, радиотехнического обеспечения полетов, внедрение вычислительной техники и систем автоматизации производственных процессов.

Все работавшие с А.Ф. Аксеновым неизменно отмечали его умение наладить контакты и рабочую атмосферу в том коллективе, который он возглавлял, отмечая его доступность, дружелюбие, умение сразу вникать в суть вопроса и готовность всегда помочь.

Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Дружбы народов, многими отечественными и зарубежными медалями.

За заслуги в развитии учебного процесса в мировой гражданской авиации он отмечен высшей наградой ИКАО – Золотой медалью Эдварда Уорнера, первого президента Совета ИКАО.

Спасибо Вам, дорогой Александр Федотович за добросовестный, исключительно плодотворный труд на авиационной ниве! Желаем Вам и вашим близким доброго здоровья и благополучия!

**От имени всех Ваших коллег и учеников — Совет клуба «Опыт», Совет РОО «Авиаветеран»**

**Редакция газеты «Воздушный транспорт» присоединяется ко всем поздравлениям в адрес юбиляра, желает ему доброго здоровья, душевной молодости и неиссякаемого оптимизма!**

**Учредители НП «Клуб «Опыт». На переднем плане (слева направо): М.А. Тимофеев, А.М. Горяшко, И.Ф. Васин и А.Ф. Аксенов**



## С нами вы облетите весь мир!

А вашу рекламу увидят все, кого бы вы хотели видеть среди своих клиентов и партнеров

**24** часа 

**Служба «Горячая линия»**

по сбойным ситуациям на международных пассажирских рейсах вне расписания

(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru

## СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

**Дональд Трамп назвал большой победой решение ВТО по делу о субсидировании концерна Airbus**

«В течение многих лет Европа предоставляла огромные субсидии Airbus, нанеся серьезный ущерб авиакосмической промышленности США. Наконец, после 15 лет судебных разбирательств, ВТО подтвердила: США имеют право на введение контрмер в ответ на незаконные субсидии Евросоюза», — заявил глава торгового представительства США Роберт Лайтхайзер. «У вас никогда не было побед с другими президентами», — сказал он на совместной пресс-конференции с президентом Финляндии Саули Ниинистё итогам переговоров. ВТО из-за субсидирования европейского авиастроительного концерна Airbus разрешила США ввести ответные меры по отношению к ЕС на \$7,5 млрд в год.

**По решению арбитра ВТО США введут пошлины на самолеты и сельхозпродукцию из Евросоюза**

Власти США намерены ввести пошлины на пассажирские самолеты и сельхозпродукцию из стран ЕС в свете решения арбитража Всемирной торговой организации (ВТО), сообщает телеканал CNBC. Пошлины на самолеты составят 10 процентов, на ряд наименований сельхозпродукции и некоторые другие товары — 25 процентов. Они вступят в силу 18 октября. Как ожидается, аппарат представителя США на торговых переговорах в течение нескольких часов опубликует полный список продукции из ЕС, на которую введут пошлины. Представители США и ЕС встретятся для проведения консультаций 14 октября. Тяжба по субсидированию государствами Евросоюза Airbus идет с 2004 года.

**Россия и Китай выступили с критикой программы ICAO по сборам с авиакомпаний за выбросы CO2**

«В Монреале мы сделали совместное заявление в отношении справедливости и эффективности глобального рыночного механизма для международной гражданской авиации под названием «Система компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA)», а также представили на рассмотрение Ассамблеи согласованный ранее на переговорах в Пекине совместный рабочий документ под названием «Перспективы относительно справедливого и объективного варианта внедрения CORSIA», — заявил глава российской делегации, заместитель министра транспорта России Александр Юрчик. Замминистра добавил, что «российско-китайскую инициативу также поддержала Индия».

**За последние 12 месяцев компания Airbus подверглась четырем крупным кибератакам.**

Согласно информации Reuters, хакеры действовали через сети французской консалтинговой компании Expleo, производителя двигателя для авиации Rolls-Royce и двух неустановленных французских подрядчиков. Злоумышленники искали информацию о двигателях для военнотранспортного самолета A400M и рейсового авиалайнера A350. Атака на Expleo была раскрыта еще в конце 2018 года. Хакеры получили доступ к VPN, через которую осуществлялась связь между Expleo и Airbus. Источники агентства считают, что за кибератаками мог стоять Китай. France Presse не уточняет, повлияли ли атаки на деятельность компании и вызвали ли они нарушение безопасности данных.

**Condor Airlines получила государственный кредит на 380 млн евро после банкротства Thomas Cook**

«Федеральное правительство и земля Гессен хотят помочь авиакомпании Condor продолжить полеты после банкротства материнской компании Thomas Cook, поэтому они готовы предоставить перевозчику кредит на сумму 380 млн евро на полгода. Предполагается, что деньги обеспечат авиакомпании полную финансовую свободу и возможность автономной работы», — пишет газета Die Zeit. Как отмечает издание, обанкротившемуся туроператору необходимы новые владельцы. Авиакомпания уже ведет переговоры с потенциальными покупателями. Однако, в первую очередь, Еврокомиссия должна убедиться в том, что Германия сама в состоянии спасти перевозчика.

**Россия выступила против членства Тайваня в ICAO без согласования этого статуса с КНР**

Ранее в СМИ появилась информация, что Тайвань желает участвовать в деятельности Международной организации гражданской авиации (ICAO). «Мы обратили внимание на эту публикацию. Наша позиция по тайваньскому вопросу зафиксирована в российско-китайском договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве... Российская сторона признает, что в мире существует только один Китай, правительство Китайской Народной Республики является единственным законным правительством, представляющим весь Китай, а Тайвань является неотъемлемой частью Китая», — заявила на брифинге официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

**Airbus открыл новую линию структурной сборки секций самолетов семейства A320 в Гамбурге**

Важную роль в работе новой производственной площадки играют цифровые технологии и автоматизированное производство. В частности, на линии работают 20 роботов, здесь применена новая концепция промышленной логистики, система автоматизированного лазерного позиционирования секций, обеспечивающая точность выполнения работ до 0,2 мм, а также цифровая система сбора данных, позволяющая отслеживать все этапы производственного процесса в режиме реального времени. «Расширенное использование автоматизации позволит повысить эффективность производства, сохраняя при этом высокое качество сборки», — отметил Майкл Шельхорн, исполнительный директор Airbus.

